

**ROSILÉIA ALVES DOS SANTOS**

**O TRANSPORTE PÚBLICO E A CIRCULAÇÃO URBANA EM IRATI – PR:  
ANÁLISE DA MOBILIDADE E O DIREITO À CIDADE.**

**Guarapuava  
2012**

**ROSILÉIA ALVES DOS SANTOS**

**O TRANSPORTE PÚBLICO E A CIRCULAÇÃO URBANA EM IRATI – PR:  
ANÁLISE DA MOBILIDADE E O DIREITO À CIDADE.**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Centro-Oeste, como parte dos requisitos para a obtenção do título de mestre em Geografia (Área de Concentração: Dinâmica da Paisagem e dos Espaços Rurais e Urbanos).

**Orientador:** Prof. Dr. Roberto França da Silva Junior

**Guarapuava  
2012**

S237t. Santos, Rosiléia Alves dos  
O transporte público e a circulação urbana em Irati - PR: análise da mobilidade e o direito à cidade / Rosiléia Alves dos Santos. -- Guarapuava, 2012  
v, 140 f. : il. ; 28 cm

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual do Centro-Oeste, Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração em Dinâmica da Paisagem e dos Espaços Rurais e Urbanos, 2012

Orientador: Roberto França da Silva Junior  
Banca examinadora: Márcio Rogério Silveira, Lisandro Pezzi Schmidt, Sílvia Regina Pereira (suplente), Pierre Alves Costa (suplente)

#### Bibliografia

1. Geografia. 2. Transporte público. 3. Mobilidade urbana. 4. Reprodução do espaço. I. Título. II. Programa de Pós-Graduação em Geografia.

CDD 338.4098162



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CENTRO-OESTE  
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DO CEDETEG  
SETOR DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS E AMBIENTAIS – SEAA/G  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGG



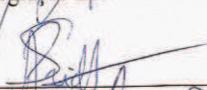
## TERMO DE APROVAÇÃO

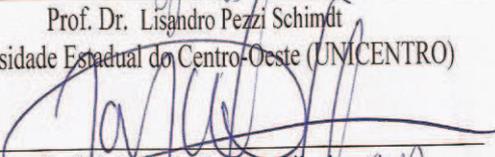
**ROSILÉIA ALVES DOS SANTOS**

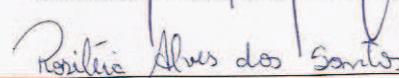
O TRANSPORTE PÚBLICO E A CIRCULAÇÃO URBANA EM IRATI-PR

Dissertação **APROVADA** em 30/8/2012 como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Programa de Pós-Graduação em Geografia, na área de concentração Dinâmica da Paisagem e dos Espaços Rurais e Urbanos, da Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO), pela seguinte banca examinadora:

  
\_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Roberto França da Silva Junior – Presidente  
Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA)

  
\_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Lisandro Pezzi Schmidt  
Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO)

  
\_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira  
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

  
\_\_\_\_\_  
Rosiléia Alves dos Santos

Guarapuava (PR), 30 de agosto de 2012.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho à minha família, em especial à minha mãe, pelo esforço, dedicação e compreensão, em todos os momentos desta e de outras caminhadas. A meu namorado, que sempre me incentivou diante das dificuldades e compartilhou comigo os momentos de tristeza e também de alegria, sempre me auxiliando naquilo que estava ao seu alcance. E, também, aos meus amigos e familiares, que estiveram sempre apoiando e colaborando sempre que possível.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus, pois sem ele nada seria possível, aos meus familiares em especial a minha mãe Margarete e aos meus irmãos Flaviano e Cassiano. Também agradeço aos amigos que sempre estiveram presentes, em especial à Marília Setnarski e à Marina Bartienchen que me auxiliou em materiais e fontes de dados; a Janaina Antônio que me emprestou sua casa e sua família, no período em que estive em Guarapuava e a Valdeci Goes pela dedicação e paciência; ao meu lado o tempo todo, me incentivando para que não desanimasse, diante das dificuldades. Aos meus colegas de turma, que conheci durante esses anos e que levarei em minha memória.

A todos os professores que foram indispensáveis para minha formação e, em especial, a coordenação do mestrado e ao meu orientador professor Dr. Roberto França da Silva Junior, que não mediram esforços, para me ajudar na elaboração deste trabalho.

## **SUMÁRIO**

<b>LISTA DE FIGURAS</b>	<b>I, II</b>
<b>LISTA DE GRÁFICOS</b>	<b>II</b>
<b>LISTA DE MAPAS</b>	<b>III</b>
<b>LISTA DE QUADROS</b>	<b>III</b>
<b>LISTA DE TABELAS</b>	<b>III</b>
<b>RESUMO</b>	<b>11</b>
<b>RESUMÉN</b>	<b>12</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>13</b>
<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>14</b>
<b>1. CAPÍTULO I: (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E OS ESPAÇOS PRODUZIDOS.</b>	<b>19</b>
1.1. MOBILIDADE E “SENSAÇÃO” DE ESPAÇO E TEMPO	20
1.2. PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO: AS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS	24
1.3. O MUNICÍPIO DE IRATI: ESPAÇOS SEGREGADOS	32
<b>2. CAPÍTULO II: CIDADE, MOBILIDADE ESPACIAL E ACESSIBILIDADE</b>	<b>51</b>
2.1. A RUA E A CIDADE: MUDANÇAS NO SISTEMA VIÁRIO DE IRATI	51
<b>3. CAPÍTULO III: COTIDIANO E ACESSIBILIDADE: O USO E O NÃO USO DOS EQUIPAMENTOS COLETIVOS.</b>	<b>82</b>
3.1. A CIRCULAÇÃO URBANA E O TRANSPORTE COLETIVO SEGMENTÁRIO EM IRATI-PR	91
<b>4. CAPÍTULO IV: O DIREITO À CIDADE, O IR E VIR: AS DIFERENTES MOBILIDADES NA VIDA DOS IRATIENSES.</b>	<b>112</b>
4.1. POLÍTICAS PÚBLICAS E O DIREITO À CIDADE	120
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>128</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>132</b>
<b>ANEXO</b>	<b>139</b>

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Casas no Bairro Alto da Lagoa e esgoto correndo a céu aberto.	47
Figura 2: Casas no Bairro Alto da Glória	47
Figura 3: Irati 1906.	54
Figura 4: Rua 15 de Julho 1938.	55
Figura 5: Preliminares da pavimentação da Rua Coronel Emilio Gomes.	56
Figura 6: Rua Munhoz da Rocha, pavimentação com pedras regulares 1954	57
Figura 7: Rua 15 de novembro esquina com a Rua da Liberdade	57
Figura 8: Rua Coronel Gracia esquina com a Rua Coronel Emilio Gomes (ruas que possuíam pedras).	62
Figura 9: A sinalização evidencia o desvio do tráfego pesado do centro da cidade. (Rua 15 de Novembro)	63
Figura 10: Rotatória Rua XV de Julho com a Rua Liberdade (centro)	63
Figura 11: Preliminares da construção da Rotatória na linha férrea, no cruzamento com as ruas João Cândido Ferreira e Av. Dr. Armando Van Der Laars (obra cancelada).	64
Figura 12: Local onde as obras da construção da rotatória encontram-se paralisadas (está localizado no trevo de acesso à Irati)	66
Figura 13: Avenida Perimetral	66
Figura 14: Sinalização vertical.	67
Figura 15: Semáforos Modernos.	67
Figura 16: Sinalização horizontal.	68
Figura 17: Rua Coronel Pires, mudança de sentido.	71
Figura 18: Travessia elevada Rua 15 de Julho.	73
Figura 19: Falta de vaga para se estacionar na Rua Coronel Grácia	75
Figura 20: ESTAR em Irati-PR.	76
Figura 21: Rua Bairro Alto da Lagoa.	80
Figura 22: Rua Bairro Lagoa.	81

Figura 23: Calçadas ao redor da Praça Etelvina A. Gomes.	83
Figura 24: Pedestres dividem espaço com os carros na Avenida, pela ausência de calçadas	84
Figura 25: Revitalização de praças (Praça Etelvina Andrade Gomes)	86
Figura 26: Praça Edgar Andrade Gomes.	87
Figura 27: Parque Aquático	87
Figura 28: ATIs no Parque Aquático.	90
Figura 29: Carroças	95
Figura 30: Ciclovia na Av. Getulio Vargas.	103
Figura 31: Veículo que atende a linha Lagoa.	110
Figura 32: Ônibus não possuem elevadores para cadeirantes.	115
Figura 33: Rampas em má conservação	117
Figura 34: Ciclovia sem terminar Avenida Getúlio Vargas.	118
Figura 35: Integração de políticas urbanas e de transportes.	119

## **LISTA DE GRÁFICO**

Gráfico 1: Opinião dos usuários sobre a qualidade do serviço do transporte coletivo.	101
--	-----

## **LISTA DE MAPAS**

Mapa 1: Localização de Irati.	32
Mapa 2: Centro Histórico de Irati de 1907.	34
Mapa 3: Fluxos rodoviários em Irati.	35
Mapa 4: Divisão de bairros.	37
Mapa 5: Ocupação e uso do solo	41
Mapa 6: O município de Irati (rural, urbano e “periurbano”)	44
Mapa 7: Alterações no sentido das ruas do centro.	70
Mapa 8: Hierarquização das vias	79
Mapa 9: Localização dos Equipamentos de uso coletivo	85
Mapa 10: Pontos alterados devido à mudança de sentido das ruas na área central da cidade.	100
Mapa 11: Planejamento das linhas do transporte coletivo de Irati-PR.	108

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1: Valor do solo	44
Quadro 2: Informações sobre os equipamentos de uso coletivo.	85
Quadro 3: Organização das linhas do Transporte Público Iratiense	104
Quadro 4: Horários ofertados nos finais de semana e feriados.	105
Quadro 5: Horários de expediente noturno.	106
Quadro 6: Oferta do serviço nos bairros mais afetados pela restrição de horários.	106

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1: Frota de veículos segundo os tipos no município de Irati - 2010.	60
--	----

## **RESUMO**

O presente trabalho consiste em analisar a problemática que perfaz o acesso aos bens de uso coletivo em Irati-PR, partindo de questões fundamentais como circulação, acessibilidade e mobilidade, no espaço urbano. Nesse sentido, o espaço se humaniza variando formas e usos, ou seja: a sociedade, agindo sobre o espaço, implicando valores acrescentados. Nesta perspectiva cabe-se ressaltar a falta de planejamento de transportes, nitidamente observado nas políticas públicas da cidade, destinadas aos bens de consumo coletivo. Acarretando na disparidade entre classes sociais, estando ligeiramente atrelada à capacidade de cada indivíduo de se locomover, até estes bens que se fazem essenciais, como o acesso à saúde e ao lazer. E num contexto de necessidade de maior desenvolvimento urbano, existem cada vez mais propostas que possam melhorar a atual gestão, englobando as reais necessidades de mobilidade e acessibilidade de toda população.

**PALAVRAS-CHAVE:** Mobilidade, circulação urbana, acessibilidade, transporte público, (re) produção do espaço.

## **RESÚMEN**

El presente trabajo consiste en analizar la problemática que hace ele acceso a los bienes de uso colectivo en Irati PR, partiendo de cuestiones fundamentales como circulación accesibilidad y movilidad, en el espacio urbano. En este sentido, el espacio humanizase variando formas y usos, o sea: la sociedad, actuando sobre el espacio, implicando valores añadidos. En esta perspectiva es importante señalar la falta de planeamiento de transportes, nítidamente observado en las políticas públicas de la ciudad, destinadas a los bienes de consumo colectivo. Acarreando en la disparidad entre clases sociales, estando ligeramente ligada a la capacidad de cada individuo de loco moverse, hasta estos bienes que se hacen esenciales, como acceso a la salud y al ocio. En un contexto de necesidad de mayor desenvolvimiento urbano, existen cada vez más propuestas que puedan mejorar la actual gestión, englobando las reales necesidades de movilidad y accesibilidad de toda población.

**PALABRAS-LLAVE:** Movilidad, circulación urbana, accesibilidad, transporte público, (re) producción el espacio.

## **ABSTRACT**

The present work is to analyze the problem which makes access to goods for collective use in Irati-PR, from fundamental issues such as circulation, accessibility and mobility in urban space. In this sense, the space is humanized varying forms and uses, society, acting on the space, implying value added. In this perspective it is important to note the lack of transportation planning, public policy clearly seen in the city, for the goods of collective consumption. Resulting in the disparity between social classes, being slightly tied to the ability of each individual to get around to these goods that are essential, such as access to health and leisure. And in a context of need for more urban development, there are more proposals that could improve the current management that addresses the real needs of mobility and accessibility of the entire population.

**Key - Words:** mobility, urban traffic, accessibility, public transport, (re) production of space.

## INTRODUÇÃO

O crescimento das aglomerações urbanas, ao longo de séculos, sobretudo a partir do capitalismo industrial, esgarçou o tecido das cidades, ao limite. As cidades se tornaram cada vez mais fragmentadas, se espraiando para muitos quilômetros de distância dos centros iniciais. Daí a necessidade da criação de transportes públicos que servissem para a reprodução do trabalhador. O transporte público se tornou uma das principais questões urbanas, atrelada à necessidade de circulação (uma função), mobilidade e de acessibilidade.

Em Irati, existe uma única empresa responsável pelo transporte público: a Transiratiense (Viação Arilur Ltda.). Esta empresa, não tem apresentado qualidade na prestação dos serviços, tendo o pleno apoio da Prefeitura Municipal de Irati (PMI).

O serviço de baixa qualidade promove o aumento relativo da velocidade dos veículos automotores, pois sugere a compra de veículos individuais. Todavia, o principal problema não é este, mas os impactos imediatos provocados no espaço urbano. Entre eles, uma maior fragmentação urbana, criando um espaço segmentado, onde pedestres se tornam ainda mais fragilizados; maior concentração no centro, bem como a falta de acesso aos equipamentos públicos. Além disso, seu planejamento não inclui ações voltadas à mobilidade e à acessibilidade do cidadão.

Compreendendo a circulação<sup>1</sup> e a articulação entre os lugares, devemos considerar a mobilidade, como elemento fundamental encontrado no cotidiano das pessoas. Porém, que se dá de forma diferenciada. Segundo Vasconcellos (2001, p.86), “o acesso aos meios mecanizados é altamente influenciado por diferenças pessoais, econômicas e sociais, introduzindo uma grande desigualdade no acesso ao espaço”.

Em suma, dentro deste pensamento, a mobilidade individual é fator determinante na acessibilidade de cada indivíduo, bem como em suas relações sociais, enquanto cidadão. Sendo assim:

Podemos considerar a mobilidade como um sistema de movimentos potenciais, mais ou menos atualizados, que denominaremos virtualidades. Podemos classificar estas virtualidades segundo três categorias. A mobilidade torna-se possível porque existe uma oferta de mobilidade, a acessibilidade. A mobilidade é efetiva por que os seus operadores possuem uma competência de mobilidade. A mobilidade tem sentido porque, no quadro

---

<sup>1</sup> A circulação é uma ação mobilizada por técnicas e normas, servindo a objetivos econômicos e políticos. Do ponto de vista econômico, a circulação cria valor; do ponto de vista político, é através da circulação que se exerce o controle territorial. Portanto, a circulação é um importante elemento articulador e transformador do espaço, pois mais movimento conduz a mais mudanças espaciais (por extensão, sociais, econômicas e políticas) (SILVA JUNIOR, 2009. p. 29-30).

do domínio do espaço, ela entra na composição do capital social dos indivíduos (LÉVY, 2000. s/p.).

Em geral, nos problemas mais graves ligados à mobilidade nas cidades brasileiras, encontra-se a priorização dos “investimentos públicos, na modernização da rede rodoviária de modo a garantir a acessibilidade aos deslocamentos motorizados” (DUARTE, 2006, p. 25). Nessa situação, também encontram – se os usuários de transporte público, devido ao baixo nível de qualidade do serviço prestado.

Segundo Manolo (2005), o transporte coletivo é um elemento essencial na sociedade atual. Entretanto, a forma como está organizado, vem apresentando inúmeros apontamentos negativos. A falta de planejamento, juntamente à ausência de políticas e estratégias municipais e privadas (empresas responsáveis pelo transporte público local) são um dos principais fatores que caracterizam o transporte público brasileiro como deficitário.

O transporte coletivo urbano é um dos componentes necessário para o funcionamento da economia capitalista: serve, especialmente, para fazer com que as pessoas amontoadas nas periferias por força do processo histórico de concentração dos meios de produção e dos pontos de trabalho nas cidades possam chegar ao(s) centro(s) onde vão trabalhar, seja como trabalhadores assalariados, seja como autônomos (MANOLO, 2005. s/p).

Nesse contexto, existem dificuldades e malversações nas políticas de transporte. Seria necessário o acompanhamento do transporte público à expansão das cidades como um componente de estruturação dos espaços urbanos<sup>2</sup>, nitidamente fragmentados<sup>3</sup>, promovendo o desenvolvimento da mobilidade, ao se planejar possíveis soluções que visem melhorias, na qualidade de vida dos habitantes. Tanto o planejamento urbano, quanto o planejamento de transportes se fazem essenciais à produção de uma cidade.

Nesse sentido, a circulação também é elemento fundamental para se entender a produção da cidade. É necessário ater-se, portanto, à ação dos agentes produtores deste mesmo espaço, articulados em uma constante interação entre sociedade e espaço.

No Brasil, se desenvolveu aceleradamente o setor automobilístico, com o governo desenvolvimentista de Juscelino Kubistchek na década de 1950, o que implicou, no

---

<sup>2</sup> Esta estruturação do espaço urbano envolve ações concretas, tais como: “o fornecimento de um bom transporte coletivo, o apoio ao pedestre, à construção de espaços públicos, uma política habitacional de apoio à população de baixa renda e outras medidas em prol do uso coletivo do solo urbano.” (CAIAFA, 2007, p. 25).

<sup>3</sup> Esta fragmentação do espaço acontece devido à forma como vem se organizando as cidades, o que acarreta em diversos problemas sendo alguns deles: “A construção de novos espaços de valorização de capital (principalmente o imobiliário); ou a segmentação de populações de alta renda em condomínios fechados e sofisticados centros comerciais; ou, ainda a segmentação de populações de baixa renda em espaços onde são crescentes as carências de serviços e infra-estrutura [...]” (MANFREDO, 2006, p. 12).

crescimento exacerbado da frota nacional de veículos motorizados, principalmente, os automóveis individuais, o que acarretou nitidamente na desigualdade socioeconômica de toda população.

Assim, tem se tornado cada vez mais insustentável a circulação e articulação do espaço urbano, que também é o caso de Irati, cuja Prefeitura Municipal de Irati, governo Sergio Stoklos (2004-2008/2009-2012) vem adotando uma estratégia de planejamento focada na circulação urbana automotora individual. Há grandes problemas na organização do espaço urbano de Irati, como por exemplo, a centralidade dos bens públicos. Assim, esta situação acaba por dificultar a acessibilidade até esses bens, para aquelas pessoas que residem nos lugares mais distantes do centro da cidade, onde se concentram melhores infraestruturas e a grande maioria dos serviços e equipamentos de uso coletivo, tais como, o Hospital, áreas de lazer e comércio.

Diante do exposto, cabe aqui questionar e refletir a respeito do planejamento do espaço urbano. Sendo assim, como se organiza o atual planejamento urbano enfatizando o sistema de circulação e transportes da cidade de Irati (PR)? Quais são os principais problemas existentes neste planejamento? Com isso, temos a hipótese de que um planejamento, baseado na organização das linhas, horários, plataformas, entre outros, possam equacionar a disparidade entre mobilidade por automóvel e a mobilidade por ônibus nesta cidade, favorecendo todas as classes sociais<sup>4</sup>.

De acordo com a Secretária Nacional de Mobilidade Urbana – SeMob, instituída no Ministério das Cidades, busca-se implantar e implementar uma Política de Mobilidade Urbana Sustentável, centrada no desenvolvimento sustentável das cidades e na priorização dos investimentos federais, nos modos coletivos e nos meios não motorizados de transporte. A Lei 12.587/2012, que institui a PNMU, estabelece princípios, diretrizes e instrumentos para que os “municípios possam planejar um sistema de transporte coletivo capaz de atender à população e contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável. (BRASIL. LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012).

A lei de Política de Mobilidade se constitui em três grandes eixos sendo os seguintes: “1º Promover a cidadania e a inclusão social por meio da universalização do acesso aos serviços públicos de transporte coletivo e do aumento da mobilidade urbana; 2º Promover o

---

<sup>4</sup> O conceito de Classe Social advém sociologicamente da observação entre o teórico e o empírico, o conceito aqui utilizado refere-se à percepção de Karl Marx. Para ele, as classes sociais propriamente ditas são relacionadas à sociedade moderna, que advém da Revolução Industrial. Sendo assim, para Marx, as classes são produtos da sociedade capitalista, se constroem nas relações de cunho econômico (da produção). (MARX, 1971. s/p).

aperfeiçoamento institucional, regulatório e da gestão no setor; e 3º Coordenar ações para a integração das políticas da mobilidade e destas com as demais políticas de desenvolvimento urbano e de proteção ao meio ambiente”. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2010).

Sendo assim, se faz fundamental possíveis melhorias no âmbito que tange “o direito a cidade” (LEFEBVRE, 2001), através de um planejamento<sup>5</sup> mais eficiente, o que levaria em consideração uma profunda reformulação do transporte público coletivo de Irati. Um transporte mais eficiente e presente no espaço urbano proporcionariam uma mudança de concepção e beneficiaria a todos os cidadãos, em especial, as classes sociais mais carentes de mobilidade e acesso a bens de consumo coletivo, sobretudo, os equipamentos hospitalares que estão no centro da cidade.

Dentro desse contexto, nosso objetivo foi analisar a circulação urbana, com ênfase no transporte público, compreendendo este, como elemento mitigador das disparidades entre as mobilidades, das diferentes classes sociais, no espaço urbano iratiense. Essa análise vem ao encontro da necessidade permanente de planejamento da circulação e do transporte na cidade, de verificar as condições reais de acessibilidade<sup>6</sup>, identificando as principais dificuldades da população em relação ao uso dos equipamentos de uso coletivo.

Para isso, analisamos o cotidiano de diferentes estratos sociais<sup>7</sup>, trabalhadores (as), estudantes, desempregados, idosos e portadores de deficiência física, em que foram realizadas 10 entrevistas para cada estrato social. Sendo assim, definimos três perfis para cada tipo social, considerando a faixa salarial (renda familiar), o lugar de residência (centro/periferia) e os meios de deslocamentos. Esta metodologia se inspira na tese de doutorado de Silva Regina

---

<sup>5</sup> Segundo Marcelo Lopes de Souza (2004), os desafios para uma perspectiva socialmente crítica do planejamento e da gestão urbana são: valorização das dimensões políticas e técnico-científica do planejamento e da gestão; exame ponderando os instrumentos de planejamento e de gestão urbana; reflexão do significado e do alcance da “participação popular” e contextualização do planejamento.

<sup>6</sup> *Acessibilidade*: o deslocamento motorizado aumenta a velocidade, reduzindo o tempo de percurso. Assim, uma pessoa é capaz de alcançar um número maior de destinos em relação à caminhada. Em outras palavras, a mecanização altera dramaticamente o consumo do espaço de circulação e das atividades localizadas nos destinos das viagens. Desnecessário dizer que o acesso aos meios mecanizados é altamente influenciado por diferenças pessoais, econômicas e sociais, introduzindo uma grande desigualdade no acesso ao espaço. (VASCONCELLOS, 2001. p. 86).

<sup>7</sup> Os conceitos de camadas sociais ou de estratos sociais foram utilizados como sinônimos de classe por sociólogos funcionalistas. Eles consideram a classe social como uma questão de estratificação social que, de acordo com Talcott Parsons, é uma classificação hierárquica dos indivíduos de um sistema social particular. É o modo como os indivíduos ocupam posições na estrutura social em termos de status. (PEREIRA, 2012. p. 12).

Pereira, que analisa os percursos urbanos, bem como a mobilidade e acessibilidade dos mesmos estratos sociais.

As entrevistas foram feitas através de questionários com questões abertas, as quais englobavam questões relacionadas ao planejamento de circulação e planejamento de transporte da cidade de Irati. E questões que visam verificar a mobilidade e acessibilidade dos cidadãos, tais como: o tipo de transporte utilizado para se locomover e para quais atividades o utiliza (anexo 1).

A realização das entrevistas nos permitiu identificar os espaços apropriados na cidade, os diferentes deslocamentos, avaliar a mobilidade e o grau da acessibilidade, bem como o direito à cidade diferenciada, socioespacialmente. Com ênfase, na questão de consumo dos bens e equipamentos de uso coletivo, buscamos verificar a acessibilidade aos serviços de saúde, educação, realização de atividades, como trabalho, comércio e lazer.

A partir da ideia de direito à cidade e das informações obtidas procuramos discutir as questões relacionadas aos deslocamentos efetuados, ou seja: a mobilidade exercida, à segregação socioespacial e à fragmentação do espaço urbano de Irati.

Em face disso, o trabalho encontra-se dividido em três (3) capítulos. Começamos pela reflexão da produção e reprodução do espaço urbano, bem como apresentar o nosso objeto de estudo, a cidade de Irati - PR, sendo este, o nosso primeiro capítulo. O segundo capítulo ficou no viés de tecer discussões a respeito da segregação socioespacial e da fragmentação do espaço urbano, através do planejamento urbano iratiense, que engloba o sistema de circulação e de transportes, assim como a opinião dos usuários (entrevistados). Já no terceiro capítulo foram analisadas as entrevistas com foco nas diferentes mobilidades e acessibilidades presentes num mesmo espaço. E, para concluirmos, refletimos a respeito do direito à cidade para a reprodução da vida urbana.

## 1. (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E OS ESPAÇOS PRODUZIDOS.

O modelo de exclusão territorial que define a cidade brasileira é muito do que a expressão das diferenças sociais e de renda, funcionando como uma espécie de engrenagem da máquina de crescimento que, ao produzir cidades, reproduz desigualdades (ROLNIK, 2008).

“A forma urbana é uma dimensão específica e restrita da cidade”. (PEREIRA, 2006, p. 34). Sendo assim, partimos dela, para entendermos a estruturação urbana. Para isso analisamos, no decorrer do capítulo, a forma e os fluxos que se estabelecem em um dado espaço, como também os elementos que contribuem para a reprodução do espaço urbano.

O estudo busca compreender o espaço urbano de Irati-PR (uma pequena cidade), refletindo sua organização socioespacial. Para tanto, apresentamos sua estrutura, seja ela segregada, ou não e sua relação entre centro e periferia. Bem como, partimos do pressuposto de que as condições socioespaciais apresentadas em determinado espaço urbano, definem e reafirmam o tipo de inserção que cada cidadão estabelece com a cidade onde vive.

Para isso dividimos o capítulo em três momentos: no primeiro, buscamos compreender a relação da técnica com o espaço e o tempo, e como se dá essa “experiência”<sup>8</sup> de Espaço-Tempo, pelos diferentes estratos sociais, partindo de seu meio de transporte e lugar de moradia.

No segundo momento, argumentamos como se dá a produção do espaço urbano, quais os agentes que contribuem para isso. Assim, apresenta toda uma discussão sobre questões do espaço e da urbanização, ressaltando a necessidade de novas leituras para a compreensão desta problemática. Que o nosso trabalho busca enfatizar através da análise do espaço da cidade, para entender como se manifestam as diferentes mobilidades urbanas.

Já no terceiro momento, apresentamos a realidade da cidade de Irati-PR; como ela está estruturada. Para tanto, citamos exemplos que ocorrem neste espaço urbano. Dentro da perspectiva de que a cidade se expande e se reestrutura de acordo com interesses, sendo esta uma condição da produção/reprodução do modo capitalista de produção, que favorece a diferenciação socioespacial na cidade criando e recriando áreas bem servidas com meios e

---

<sup>8</sup> Segundo Harvey (2003) percebemos espaço e tempo como categorias fundamentais em nossa experiência de mundo. “O senso comum tende a considerar espaço e tempo como categorias de valor natural e universal”. Na prática, o que se observa é uma variedade enorme nas formas de conceber tais categorias. E dessa pluralidade surge um espaço de negociação e disputa entre concepções diferentes e, por vezes, conflitantes. O conflito aqui se dá em todos os níveis: micro e macro sociais, entre indivíduos, grupos, povos, nações, nos estilos de vida, nas formas de ver o mundo, nas idiossincrasias etc. Não há- diz Harvey – um “sentido único e objetivo de tempo e de espaço”.

equipamentos de consumo coletivo em contraposição a outras, que são precariamente atendidas, o que implica no padrão e na qualidade de vida dos moradores, fortalecendo as desigualdades.

### **1.1. Mobilidade e “sensação” de espaço e tempo**

Destacamos, inicialmente, a discussão sobre a compreensão do espaço e tempo na Geografia. Nos âmbos da Geografia Humana crítica na década de 1960, as abordagens trazidas pelos autores eram focadas, principalmente, para a análise do espaço. Somente a partir da década de oitenta, com a geografia pós-moderna e crítica, é que se deu maior importância para os estudos relacionados ao tempo, tratando o espaço e o tempo de formas diferentes. Mas foi através da influência das inovações tecnológicas e mudança cultural que surgiram novas formas de pensar o espaço e o tempo, compreendendo-os conjuntamente.

Nos últimos quatrocentos anos, essa dinâmica foi predominantemente capitalista, tal como o foram a própria natureza e experiência da modernidade durante esse período. A modernização, como todos os processos sociais, desenvolve-se desigualmente no tempo e no espaço e, desse modo, inscreve geografias históricas bem diferentes nas diferentes formações sociais regionais (SOJA, 1993, p. 37).

Segundo o autor acima existem diferentes espacialidades e temporalidades evidenciadas pela modernidade e pela formação social e cultural, a qual se deu em toda sociedade. Vasconcellos (2001) demonstra essas diferenças entre espacialidades e temporalidades através da mobilidade das pessoas, segundo o autor os fatores que interferem diretamente são a renda, o gênero, a idade, a ocupação e o meio de transporte utilizado. Esses fatores são os responsáveis pela “sensação” de espaço e tempo na vida de cada indivíduo.

Doreen Massey (2008, p. 15) afirma que o mundo é temporal e espacial. O tempo-espaço segundo a autora constitui-se de múltiplas trajetórias “Se o tempo é a dimensão da mudança, então o espaço é a dimensão do social: da coexistência contemporânea dos outros. E isso é ao mesmo tempo um prazer e um desafio”.

Para Santos (2006), o espaço “é um resultado da inseparabilidade entre sistemas de objetos e sistemas de ações”, ou seja, para ele o espaço geográfico é constituído por um conjunto de objetos técnicos e de normas.

Quando a sociedade age sobre o espaço, ela não o faz sobre os objetos como realidade física, mas como realidade social, formas-conteúdo, isto é, objetos sociais já valorizados aos quais ela (a sociedade) busca oferecer ou impor um novo valor. A ação se dá sobre objetos já agidos, isto é, portadores de ações concluídas, mas ainda

presentes. Esses objetos da ação são desse modo, dotados de uma presença humana e por ela qualificados (SANTOS, 2006, p. 109).

O espaço se humaniza, variando formas e usos, ou seja: a sociedade, agindo sobre o espaço, implica em valores acrescentados, se tornando rugosidade. Segundo Milton Santos (2002, p.173), “rugosidades são espaços construídos, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporado ao espaço”.

Harvey (2003) afirma que:

O espaço e o tempo são categorias básicas da existência humana. E, no entanto, raramente discutimos o seu sentido; tendemos a tê-los por certos e lhe damos atribuições do senso comum ou auto-evidentes. Registramos a passagem do tempo em segundos, minutos, horas, dias, meses, anos, décadas, séculos, eras, como se tudo tivesse o seu lugar numa única escala temporal objetiva. [...] Reconhecemos, é verdade, que nossos processos e percepções mentais podem nos pregar peças, fazer segundos parecerem anos-luz ou horas agradáveis passarem com tanta rapidez que mal damos conta (HARVEY, 2003, p. 187).

O atual período (globalização como meio técnico-científico-informacional) é resultado, entre outros fatores, do aumento dos fluxos de pessoas, mercadorias e serviços. O aumento da circulação e a busca pela mobilidade estão entre os pilares das transformações sociais, políticas, culturais e econômicas. Novas bases técnicas e normativas se instauraram, tendo a circulação como vanguarda das transformações (SILVA JUNIOR, 2009).

Segundo Santos:

É por demais sabido que a principal forma de relação entre o homem e a natureza, ou melhor, entre o homem e o meio, é dada pela técnica. As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço [...]. O tema da relação entre a técnica e o espaço é também objeto do interesse de geógrafos como Pierre George [...] [que] lembra que "a influência da técnica sobre o espaço se exerce de duas maneiras e em duas escalas diferentes: a ocupação do solo pela infra-estrutura das técnicas modernas (fábricas, minas, *carrières*, espaços reservados à circulação) e, de outro lado, as transformações generalizadas impostas pelo uso da máquina e pela execução dos novos métodos de produção e de existência" (SANTOS, 2006, p. 29-33).

José Ortega y Gasset (1991) divide o desenvolvimento da técnica em períodos históricos. Em cada período, o homem foi criando novos projetos através da técnica, aperfeiçoando sua capacidade técnica e estabelecendo novas relações visando à redução do esforço físico. Toda a história das técnicas é marcada por inovações, “com efeito, a técnica chegou atualmente, a uma posição no sistema de fatores integrantes da vida humana que jamais tivera” (ORTEGA Y GASSET, 1991, p. 53). Portanto, cabe-se ressaltar a importância da organização destes objetos que produzem e transformam o espaço em fragmentos articulados e desarticulados.

Milton Santos intitula o período atual como meio técnico-científico-informacional. Nesse período, a informação ganha vulto em um sistema baseado na velocidade dos fluxos que perpassam o mundo inteiro, sendo organizado em redes. Os transportes e as novas formas de circulação assim como toda sua organização são diretamente responsáveis, por esse empreendimento capitalístico.

Sendo assim, a circulação foi alçada historicamente como elemento fundamental, diante das modernizações, possibilitando o surgimento dos mais diversos meios de transportes, intensificando cada vez mais os fluxos de circulação viária no âmbito das cidades.

O desenvolvimento técnico do capitalismo influenciou uma série de mudanças, alterando a paisagem urbana. A industrialização impulsionou o processo de urbanização, pois com “a sofisticação tecnológica, bem como com os novos meios de circulação” (DUARTE, 2006, p. 39), acabaram produzindo espaços urbanos, cada vez mais densos. Visando nesta estrutura social de apropriação, nitidamente reforçada pelo capitalismo, provocar transformações no espaço.

Segundo Harvey (2003), as mudanças e alterações no tempo e no espaço não redistribuem o poder social, no âmbito dos interesses divergentes e da luta de classes. Assim, quem domina o espaço, pode controlar a política do lugar.

Harvey também se refere ao tempo-espaço presente nas práticas políticas e econômicas, na vida social e cultural, bem como à implantação de novas formas organizacionais e novas tecnologias produtivas de acumulação. Ocorrendo assim, uma aceleração no tempo de giro necessário à produção, influenciando novos valores.

Entre as discussões da relação espaço e tempo também está a contribuição de Ana Fani Alessandri Carlos:

[...] o ato de apropriação se realiza em um espaço-tempo definido: o tempo não é uma ilusão; ele se revela no modo de apropriação do espaço, isto é, no uso do espaço. Este, por sua vez, é a materialização concreta das relações sociais que se realizam – em determinado momento – como emprego do tempo. Tal raciocínio aponta para a indissociabilidade do espaço e do tempo. Essa indissociabilidade espaço-tempo se realiza pela mediação do uso, como modo de apropriação. O período atual é marcado, a nosso ver, por uma nova relação espaço-tempo, que, invadida pela quantificação, torna-os abstratos. A condição de instantaneidade transforma o sentido dos termos, levando-nos a adjetivar o tempo como efêmero e o espaço como amnésico (CARLOS, 2001, p. 349).

Dentro dessa perspectiva, podemos evidenciar como se dá o modo de apropriação e o uso dos espaços urbanos, entre eles os deslocamentos dentro da cidade e a supervalorização das áreas centrais, como forma de estruturação urbana. Daí a importância do espaço e do tempo que se manifestam nas diversas relações sociais dentro da cidade.

Espaço e tempo determinam as relações sociais e, à medida que a cidade se transforma, ocorre um estranhamento, diante dos referenciais de vida, distanciando os indivíduos e as obras espacializadas. [...] O estudo de um fenômeno requer localização no espaço e delimitação no tempo. O espaço local é o da realização da vida, das relações cotidianas. Nesse espaço se manifesta a velocidade do tempo, condensando, o mundo, por meio de modernas tecnologias, que permitem diminuir distâncias, tornando-o muitas vezes o mundo, um espaço cotidiano, na escala local. (PEREIRA, 2006, p. 74-75).

Dentro desse pensamento, também encontramos Haesbaert:

As mudanças podem se reproduzir com tal velocidade que ocorrem muitas vezes, pelo menos para um determinado grupo, ou via determinadas tecnologias (o telefone, o telex, o fax, por exemplo), praticamente ao mesmo tempo, e no mundo todo. Pela própria desigualdade social, mais acirrada, este tempo breve mundializado aparece sempre, porém, imbricado numa ambígua e contraditória teia de outros espaços locais/regionais onde se delineiam sempre certas formas de resistência e constrangimentos (HAESBAERT, 2002, p. 112 *apud* PEREIRA, 2006).

De acordo com Haesbaert as relações sociais se dão em diferentes formas de espaço e tempo. Assim devemos levar em consideração o seu enfoque de escalas, viabilizando o entendimento do local. Trazendo a discussão de espaço e de tempo para as relações específicas do lugar, caracterizadas nas atividades constantes das cidades.

O uso do transporte mecanizado para percorrer o espaço introduz profundas diferenças na capacidade de locomoção, representando uma linha divisória clara. A diferença é ainda maior quando o transporte é também motorizado. Quando estas tecnologias são introduzidas, o acesso a elas não é igualmente distribuído [...], o deslocamento motorizado aumenta a velocidade, reduzindo o tempo de percurso. Assim, uma pessoa é capaz de alcançar um número maior de destinos em relação à caminhada. Em outras palavras, a mecanização altera dramaticamente o consumo do espaço de circulação e das atividades localizadas nos destinos das viagens. (VASCONCELLOS, 2001. p.86).

Essas diferenças de mobilidade estão atreladas segundo Vasconcellos (2001), à renda do indivíduo; quando a renda aumenta, a mobilidade aumenta. Assim quando se pergunta aos usuários do automóvel e dos transportes públicos, fica claro que os adeptos de um e do outro, não definem o tempo da mesma maneira, simplesmente porque, o tempo assim como o espaço não se pode dissociar de seu conteúdo, que também é seu continente. (LÈVY, 2001. s/p.).

## 1.2 Produção do espaço urbano: as desigualdades socioespaciais

No estudo das cidades é necessário considerar a sua dinâmica como totalidade, compreendendo os elementos de produção e de crescimento, os quais caracterizam o espaço urbano. Para isso, destacaremos inicialmente o papel do desenvolvimento capitalista, na produção de uma cidade.

Henry Lefebvre (2001), afirma que o processo de desenvolvimento do capitalismo está vinculado à industrialização, expondo nesse contexto, o nascimento da “problemática urbana”. “O desenvolvimento do capitalismo industrial repercutiu sobre o espaço, causando impactos sobre as cidades, gerando uma série de problemas [...], que decorrem da forma como o modo de produção capitalista se desenvolveu.” (SPOSITO, 2001, p. 70).

Assim para Lefebvre, o espaço urbano é um mediador. No entanto, não o restringe somente ao aspecto econômico da produção, como também considera o cotidiano da vida nas cidades, como característica da sociedade urbana.

Assim, o espaço surge enquanto nível determinante que esclarece o vivido, na medida em que a sociedade o produz, e nesta condição apropria-se dele e domina-o. Na apropriação se colocam as possibilidades da invenção que faz parte da vida e que institui o uso que explora o possível ligando a produção da cidade a uma prática criadora. Isto porque o homem habita seus espaços como atividade de apropriação (mesmo comprando um valor de troca, como uma casa, por exemplo, em que a importância para seu habitante recai sobre o uso que se faz dela para realização da vida e a partir dela para a apropriação dos lugares da cidade), o que significa que esta se refere a um lugar determinado no espaço, a uma localização e distância construída pelo indivíduo e a partir da qual que se relaciona com outros lugares da cidade, atribuindo-lhes qualidades específicas. (CARLOS, 2007.p. 12).

Dentro desse contexto a produção da cidade se dá com uma intensa articulação entre diferentes espaços. Sem dúvida, podemos perceber que a cidade, “é uma entidade sócio espacial complexo” (SOUZA, 2005). Com isso parte-se como proposta de análise a importância de entender como se apresenta a estrutura interna da cidade, ou seja, sua organização, na qual se configuram os processos sociais, que estão envolvidos na dinâmica da produção do espaço urbano.

A produção tudo abarca e nada exclui do que é humano, como o mental, o intelectual, o espiritual, a produção de idéias, as representações, as verdades e os erros. O sentido restrito desta seria a produção de alimentos, bens, vestuários e habitação e o sentido amplo seria a produção de obras, idéias, espiritualidade, tudo que faz uma sociedade e uma civilização. A cidade abarca esse duplo sentido, é o lugar onde se produzem obras diversas, incluindo necessidades e satisfações, e é também o lugar onde são consumidos, onde se produzem e se trocam bens. Ela é uma obra que se materializa (em sentido amplo) para possibilitar a produção de bens e serviços (em sentido restrito) (SPOSITO, 1991 *apud* PEREIRA, 2006, p. 125).

Tendo em vista esses argumentos, o espaço urbano se caracteriza pela organização e articulação dos “agentes” produtores deste espaço, assim revelando segundo Santos (2005) “[...] um problema estrutural, cuja análise sistêmica permite verificar como todos os fatores mutuamente se causam, perpetuando à problemática”.

O processo de urbanização que produz grandes transformações [...] cria o fenômeno da concentração-centralização de poder que permite a extensão da periferia e do tecido urbano, integrando parcelas do espaço através da gestão, revela, por sua vez, o conflito prático e social entre o uso e o valor de troca que reproduzem constantemente os laços de dominação-dependência. Nesses sentidos os lugares são submetidos à dominação da troca através da aplicação de um rigoroso critério de rentabilidade. Assim as trocas fragmentam o espaço, processo que altera profundamente a vida cotidiana, através da sua institucionalização que cria uma vida programada e idealizada pelo consumo manipulado. É nesse contexto em que o processo de produção do espaço urbano tende para a homogeneidade, o que não elimina uma forte distinção de áreas do território da cidade, que se diferenciam pelos modos de apropriação; usos. (CARLOS, 2007, p. 41-42).

Segundo Corrêa (2004) o espaço urbano se caracteriza pela fragmentação, no entanto não deixa de ser articulado. Dentro desse mesmo espaço urbano além dos agentes concretos, também existem agentes abstratos como símbolos e normas, Corrêa também coloca o espaço urbano como campo de lutas, ou seja, um lugar de conflitos.

Nessa perspectiva, o processo de produção e reprodução do espaço produz contradições, por exemplo, entre espaços públicos e privados, espaço de consumo e consumo do espaço muitas vezes destinado a um determinado público. Assim têm-se, as diferenciações expressas, tanto na produção, quanto na apropriação do espaço. Esse espaço é subordinado, cada vez mais, ao mercado e a sua apropriação, é cada vez mais privada e restrita, limitando ainda mais o seu uso.

No plano da gestão do espaço da cidade, uma nova racionalidade se define, pois o espaço [...] apresenta um novo modelo de circulação. O aumento da velocidade das comunicações, ligando lugares e pessoas em rede e permitindo um aceso mais rápido, à informação produz, contraditoriamente, o espaço do isolamento. [...] caracterizado pela tendência à impossibilidade do uso dos espaços públicos e, como consequência, pelo distanciamento do indivíduo em relação aos lugares de realização da vida. (CARLOS, 2007.p. 13).

Dentro desse contexto de análise do espaço urbano, não se pode deixar de considerar a sociedade de classes, pois é essa dinâmica que atribui o caráter de natureza social ao espaço. Nesse sentido, as relações espaciais são também sociais, sendo que o espaço geográfico e, mais especificamente o espaço urbano, apresenta-se como a materialização da própria sociedade. Ou seja: o espaço está relacionado à produção humana. Bem como, o espaço é produto, condição e meio para todas as atividades humanas. Assim como, a sociedade é definida através do resultado desta organização social, conhecida como produção do espaço afirma, Santos:

[...] A sociedade só pode ser definida através do espaço, já que o espaço é o resultado da produção, uma decorrência de sua história - mais precisamente, da história dos processos produtivos impostos ao espaço pela sociedade. (1997, p. 49).

Nessa perspectiva, ocorre que o espaço, enquanto produto social é desigual, devido às próprias condições de desenvolvimento do capitalismo que além de se produzir e reproduzir desigualmente, também produz e reproduz as desigualdades.

Nesse sentido, para se entender a produção de uma cidade, é necessário ater-se para além de uma abordagem materialista, mas sim unir esta com a ação dos agentes produtores deste mesmo espaço, articulando-os em uma constante interação entre sociedade e espaço.

A cidade passou a ser vista não apenas em seu papel distintivo do centro de produção e acumulação industrial, mas também como o ponto de controle da reprodução da sociedade capitalista em termos da força de trabalho, da troca e dos padrões de consumo. O planejamento urbano foi criticamente examinado como um instrumento do Estado, que atendia às classes dominantes através da organização e reorganização do espaço urbano em benefício da acumulação do capital e da administração da crise. (SOJA, 1993. p. 118).

Dentro desse pensamento existem vários interesses. Entre eles, podemos enfatizar alguns dos agentes produtores e reprodutores do espaço urbano: A divisão social do trabalho, relações sociais entre os indivíduos, poder econômico, poder político, o setor imobiliário, entre outros, vinculados aos interesses da produção capitalista, que se utiliza da cidade e nela também se realiza o que, conseqüentemente, reflete na organização espacial.

Certamente, a organização do espaço pode ser definida como o resultado do equilíbrio entre os fatores de dispersão e concentração em um momento dado na história do espaço. No presente período, os fatores de concentração são, essencialmente, o tamanho das empresas, a indivisibilidade das inversões e as “economias” e externalidades urbanas e de aglomeração necessárias para implantá-las. Tudo isto contribui para a concentração, em uns poucos pontos privilegiados do espaço, das condições para a realização de atividades mais importantes. Por outro lado, os fatores de dispersão são representados pelas condições de difusão de informações e de modelos de consumo. A informação generalizada é difundida da mesma forma que os modelos de consumo importados dos países hegemônicos. (SANTOS, 1997, p. 29).

Pode-se dizer, com isso, que a forma como o espaço é estruturado, dentro de certo momento histórico, também é reflexo dos fatores de dispersão e concentração, na estrutura interna de uma cidade.

A consequência da dispersão e da concentração é notada no espaço, através dos processos relacionados às atividades econômicas, à habitação, ao consumo, ao planejamento urbano, dentre outras atividades, que recebem a ação de diferentes agentes dessa organização espacial. Como exemplo, os empresários do setor imobiliário e, principalmente, as grandes corporações industriais.

Portanto, a organização do espaço é vista como um produto do trabalho do homem no tempo. No caso do capitalismo, os empresários dos mais diversos setores da economia juntamente com o Estado, este que representa e complementa o setor industrial, bem como os “aglomerados humanos de exclusão” (HAESBAERT, 2002), que também fazem parte dessa produção são responsáveis por essa organização. Nesse sentido, conforme Corrêa (2004), a organização espacial ou o espaço urbano é reflexo e condição da sociedade, que altera a natureza, contribuindo para a reprodução social.

Entretanto, o Estado é visto acima de tudo, como: “provedor de serviços públicos” sendo esse um dos agentes que mais interfere na gestão e/ou produção do espaço. Sempre quando falamos em Estado nos remetemos a uma visão de pleno poder, todavia ao “Sabermos da importância de toda e qualquer vontade de poder; sabemos da existência de uma multiplicidade de poderes – econômicos, políticos, sociais, que definem territorialidades” (DAMIANI, 2006. p.19). Mas a essência de todo esse processo está atrelada entre o político, o social e o econômico, que vão além da intervenção do Estado. Pois, a partir do entendimento do que é política se abre a possibilidade da participação de toda população, viabilizando a realização e produção de políticas para a sociedade <sup>9</sup>.

A formulação das políticas públicas [...] deve ter como finalidade corrigir a extrema desigualdade sócio-espacial. Isso é quase que um princípio para ação, conforme enunciava o professor Milton Santos: “uma política efetivamente redistributiva, visando a que as pessoas não sejam discriminadas em função do lugar onde vivem, não pode, pois, prescindir do componente territorial. É a partir dessa constatação que se deveria estabelecer como dever legal – e mesmo constitucional – uma autêntica instrumentalização do território que a todos atribua, como direitos indiscutíveis todas aquelas prestações sociais indispensáveis a uma vida decente e que não podem ser objeto de compra e venda no mercado, mas constituem um dever impostergável da sociedade como um todo e, nesse caso, do Estado. (SANTOS, 1998, p. 98).

Nesse sentido, “a cidade é, antes de tudo, uma concepção de pessoas exercendo uma série de atividades concorrentes ou complementares, o que enreda uma disputa de usos”. (CARLOS, 2000). Tendo em vista este argumento, a cidade é vista como produto das relações sociais.

Deste modo, a crescente urbanização do planeta propicia a volatilização das relações sociais, através da ampliação do domínio do mundo da mercadoria que invade a vida das pessoas onde tudo é comprado e vendido, posto que o ato de troca é um ato do cotidiano que traz como consequência uma relação entre sujeitos baseada na cadeia

---

<sup>9</sup> “[...] a produção política da sociedade significa, de um lado, o ato de estabelecer a equivalência do desigual, a homogeneização, o identitário e, de outro, desvela o conflito que está presente, de forma imanente, na relação de troca – seu caráter de constrição, de equalização forçada e legitimada que trona necessária a mediação de um *tertius* em nossa sociedade: o Estado não estaria acima e exterior à sociedade, mas é preciso considerá-lo, como forma que já penetrou e atravessou as relações sociais e as instituições, na produção política do laço social [...]. [O neoliberalismo] pode retirar o aparelho estatal da prestação dos serviços públicos, mas certamente não elimina o seu lugar na reprodução das relações de dominação.” (SPOSITO, 1996).

de equivalência de não equivalentes. Os cidadãos perdem sua identidade concreta diante da identidade abstrata do trabalho e surge a idéia de que para viver a modernidade é necessária uma constituição de Homero. (CARLOS, 2007. p. 36)

Um dos autores que contribui nessa discussão é Gottdiener (1993) que apresenta a relação espaço e sociedade, realizando análise de diferentes paradigmas do estudo urbano como: “ecologia, economia, geografia urbana e economia política marxista”. Sua discussão sobre a produção do espaço procura unificar os vários campos de análise urbana por meio da consideração de que os problemas da sociedade estão cada vez mais associados aos problemas de espacialidade. O autor também aborda as disparidades sociais que se expressam no espaço das cidades, ancoradas no sistema capitalista.

Assim, Gottdiener apresenta toda uma discussão sobre novas questões do espaço e da urbanização, ressaltando a necessidade de novas leituras para a compreensão dessa problemática, que o nosso trabalho busca enfatizar, através da análise do espaço da cidade, para entender como se manifestam as diferentes mobilidades urbanas.

Para entender como é estruturado o espaço urbano, partimos da compreensão do que vem a ser o centro ou área central. Pois, para esse autor, não basta apenas observar a forma e conteúdo da nova espacialidade do centro, devendo levar em consideração também as expressões contidas no processo de “divisão técnica e social do trabalho”.

No processo de estruturação urbana capitalista, os meios de produção, a gestão política, administrativa, a força de trabalho, entre outros estão concentrados de modo a revelar a interdependência entre esses elementos, como também, entre os trabalhadores e os meios de consumo que lhes são necessários para as atividades cotidianas. Portanto, o centro surge através das localizações e formas no espaço urbano, dentro dos interesses do capitalismo.

A análise da produção e estruturação das cidades, bem como da discussão centro está vinculada ao crescimento espacial das cidades. Segundo Gottdiener, o centro da cidade apresenta certa complexidade que o diferencia do seu entorno. No centro, há uma expressiva concentração do comércio, prestação de serviços, bens e equipamentos uso coletivo o que lhe atribui mais uma característica a aglomeração de pessoas. Devemos destacar também que o centro corresponde ao ponto central geográfico da cidade, ou seja, pode não estar localizado no local onde a cidade se originou. O ‘centro’ da cidade se caracteriza por uma paisagem arquitetural e humana muito mais complexa que nos setores precedentes. Além do mais, sua localização não é, necessariamente, central [...]”. (SANTOS, 1981, p.181).

O centro de uma cidade se apresenta como uma espécie de “nódulo” principal da rede viária, articulando todo sistema de circulação urbana. A área central é onde se concentram

diversas atividades comerciais, industriais e as principais atividades relacionadas à prestação de serviços (políticos, educacionais e de saúde, gestão administrativa, transportes, entre outros), bem como o acentuado fluxo de mercadorias, pessoas e ideias.

O centro é um ponto de referência na cidade que polariza atividades econômicas, principalmente comerciais e financeiras, possibilitando movimento de pessoas, produtos e dinheiro. Deste modo, os centros executam, ou melhor, concentram o consumo de bens e serviços. (LOPES JÚNIOR, W. M.; SANTOS, R. C. B. 2010, p. 116).

Nesse sentido, o poder público passou a investir cada vez mais em infraestrutura, agregando maior valor às áreas centrais. Com isso, os preços da terra e dos imóveis se elevaram, gradativamente, em decorrência das vantagens locacionais. Existindo certa competição entre os setores da economia, que necessitam das vantagens, presentes neste local.

Localizam-se na Área Central aquelas que são capazes de transformar custos locacionais elevados e ampla acessibilidade em lucros maximizados: são as atividades voltadas para um amplo mercado, nacional, regional ou abrangendo toda a cidade. As outras atividades, que não requeriam nem suportavam uma localização central, localizavam-se fora da Área Central. O seu aparecimento se deve assim às demandas espaciais do capitalismo em sua fase concorrencial, onde a localização central constituía-se em fator crucial na competição capitalista. A Área Central é assim, e em grande parte, um produto da ação dos proprietários dos meios de produção, ainda que o Estado fosse chamado a intervir (CORRÊA, 2004, p. 40).

De acordo com Corrêa, essa competitividade pela localização, traduz o espaço urbano como um produto de disputa que provoca outras questões como a valorização do solo urbano e a especulação imobiliária. Refletindo em uma mudança no processo de formação socioespacial de todo o tecido urbano e, isso pode ser notado na relação entre centro e periferia.

Todos esses elementos se tornaram mais expressivos com a Revolução Industrial. Pois as relações entre os lugares possibilitaram a expansão das redes de comunicação, das telecomunicações, bem como um acelerado desenvolvimento dos meios de transportes, principalmente, o ferroviário.

No entanto, esse desenvolvimento urbano e dos meios de transportes, favoreceram a implantação do transporte público, dentro das cidades. Pois a relação centro-periferia exige qualidade no sistema viário, principalmente, no transporte público, destinando investimentos ao acesso rápido para toda população, nos mais variados meios de transportes. Tornando o deslocamento um fator fundamental, no interior de uma cidade.

Entre os “agentes” que produzem espaço e se fazem presentes na vida dos cidadãos, estão os meios de transportes caracterizados por sua intensa velocidade de circulação. Sendo

este, um elemento indispensável, para o desenvolvimento das cidades, pois seu crescimento econômico é inseparável, do desenvolvimento dos meios de transportes.

Apesar do forte desenvolvimento do automobilismo particular no Brasil, a grande massa da população brasileira depende do meio de transporte coletivo para se locomover, pois cerca de 30% da população total dos municípios brasileiros com até 60 mil habitantes são usuários de transporte coletivo<sup>10</sup>.

Lastimavelmente, as concessões para a exploração das linhas de ônibus não se fizeram acompanhar dos indispensáveis investimentos e mecanismos de controle, por parte do poder público, que assegurassem a boa qualidade do serviço prestado à população. Desta forma, não obstante a falta de outras opções (ou talvez por isso mesmo), o sistema de transporte por ônibus transformou-se num serviço de baixa qualidade, caracterizado pela irregularidade e pelo desconforto, destinado, preferencialmente, ao atendimento das classes trabalhadoras, sem acesso ao transporte particular. (DUARTE, 2006, p.24).

A falta de incentivos por parte de municípios frente à mobilidade urbana evidencia um descaso, restringindo o direito de mobilidade aos cidadãos usuários do transporte coletivo. Também contribui para que as pessoas, com melhor poder aquisitivo, continuem circulando por automóveis; para a exclusão social; para a fragmentação do espaço urbano; para os congestionamentos em média e grandes cidades; para que haja mais acidentes e, principalmente, para queda da qualidade do serviço prestado à população, carente de serviços públicos de qualidade.

Mais do que uma questão de ordem técnica, como é apresentada pelos gestores e pela tecnocracia dominantes, também de acordo com seus próprios interesses, o transporte coletivo e seu atual quadro de crise têm um caráter eminentemente político e é só por meio desse prisma que o problema pode ser solucionado. (BORN; MOREIRA e SILVA, 2008, s/p).

Nos últimos anos, esse vem sendo o “cenário” de muitas cidades brasileiras, as quais enfrentam intensos conflitos ao redor de questões que envolvem o transporte público. Em algumas dessas cidades, a população sai às ruas para reivindicar seus direitos de transporte, ocorrendo assim inúmeros protestos.

Como é o caso de Florianópolis que, em setembro de 2010, a população organizou um protesto a fim de revogar o aumento tarifário, além de contestar o Projeto de Lei Complementar da Prefeitura, que mantém o atual modelo de concessão a atual empresa. Em Salvador (BA) no mês de janeiro deste ano (2012), estudantes saíram às ruas com o objetivo de chamar a atenção das autoridades para a problemática do transporte público de Salvador, o qual além de custar o exorbitante valor de R\$ 2,50 oferece um péssimo serviço, com apenas 2

---

<sup>10</sup> Associação Nacional de Transporte Públicos (ANTP), 2011.

pontos de integração, frota pequena para atender os quase 3 milhões de habitantes da Capital Baiana e sem frota noturna<sup>11</sup>. Em Guarapuava (PR) em março de 2012, também houve manifestações com objetivo de efetivar a lei 07/2012, que reivindica a obrigatoriedade de audiência pública, anterior a qualquer reajuste na tarifa do transporte coletivo urbano de Guarapuava, bem como protestar contra o monopólio existente na cidade.

Em Irati (PR), apesar de se identificar muito com os casos citados acima, como histórico de monopólio, tarifas abusivas, falta de integração entre linhas e restrições de horários, não se tem registros de manifestações e/ou protestos públicos referentes ao serviço de transporte público prestado à população, apesar de haverem inúmeras reclamações nos meios de comunicação da cidade em relação à tarifa, pontos e horários maus planejados.

No entanto, independentemente de protestos, no bojo do capitalismo existem desigualdades sociais, legitimando “no registro de hierarquias naturalizadas e traduzidas no ordenamento corporativo da sociedade” (TELLES, 1999), fazendo com que conflitos sejam constantes. Este problema fica mais transparente nas cidades de médio e pequeno porte, devido à falta de planejamento e políticas eficientes.

Nesta perspectiva é que a abordagem do processo de urbanização, entendido através da cidade e de toda a problemática espacial, ou melhor, das relações espaciais urbanas, auxiliam na compreensão das dinâmicas da economia mundial e de seus reflexos. Portanto, considerando-se a dinamicidade do capital e sua interferência direta no plano espacial, pôde-se construir uma nova interpretação da cidade. Deste modo, além da produção, também a reprodução da sociedade capitalista passou a ser tratada em sua complexidade, ou seja, diferentes variáveis. (LOPES JÚNIOR, W. M.; SANTOS, R. C. B. 2010, p. 113).

Com o governo de Juscelino Kubitschek nos anos 1950, o Brasil desenvolveu, aceleradamente, o setor automobilístico, o que implicou no crescimento desenfreado da frota nacional de veículos motorizados. Com isso, se fez necessário o aprimoramento da infraestrutura rodoviária. Centralizando as políticas de circulação urbana e de transportes no automóvel individual, o que acarretou, nitidamente, na desigualdade socioeconômica.

Paralelamente ao crescimento da riqueza, acentuou-se decisivamente o caráter concentrador da renda do modelo econômico adotado, ampliando-se também as desigualdades regionais. O êxodo rural e a migração das cidades menores para as capitais foram algumas das consequências daquele processo, acarretando o inchaço das principais cidades brasileiras, que assistiram ao fenômeno da periferação da malha urbana e o recrudescimento do processo de favelização. (DUARTE, 2006.p.24).

Enfim, tudo isso tem ocorrido devido a constante presença das diferentes espacialidades, refletidas na sociedade e no espaço urbano, que cada vez mais tornar-se

---

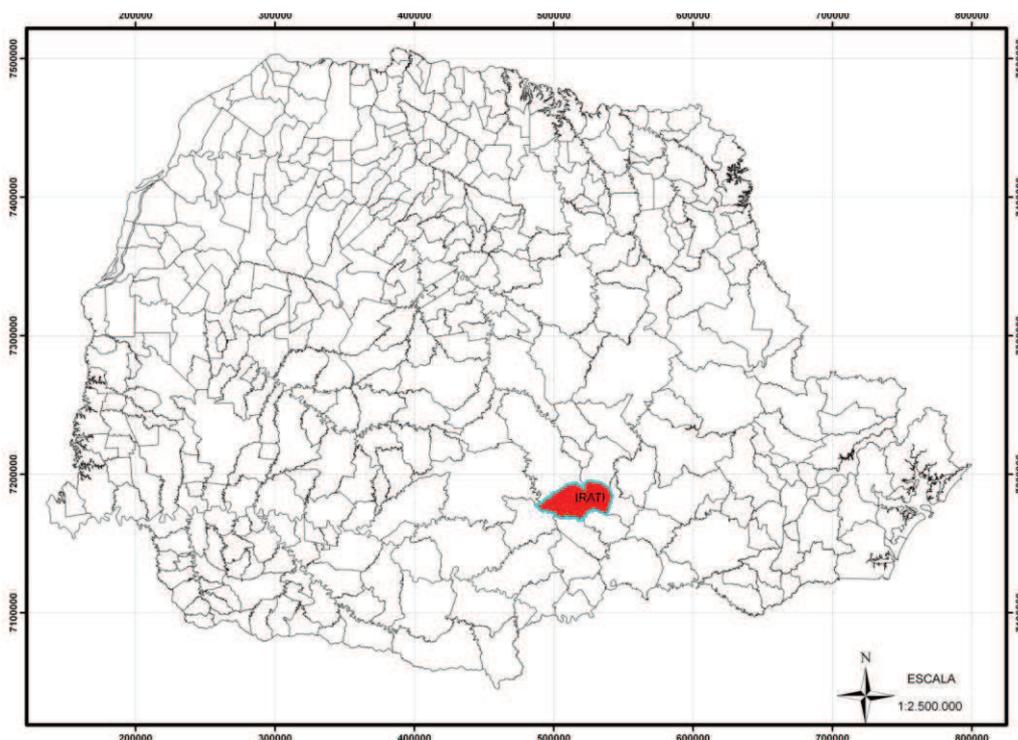
<sup>11</sup> União dos Estudantes da Bahia (UEB).

fragmentado, expressando os processos de segregação e auto segregação, as periferias, os espaços voltados para o consumo e localização de mercadorias e serviços. Nesse sentido, são muitas as questões que envolvem a estruturação interna das cidades, desde a relação centro periferia a medidas adotadas pela gestão municipal.

### 1.3. O município de Irati: espaços segregados

Irati é o município polo da microrregião centro-sul do Paraná, a qual possui dez municípios que estão integrados à AMCESPAR (Associação dos Municípios da Região Centro Sul do Paraná), sendo eles: Imbituva, Prudentópolis, Teixeira Soares, Fernandes Pinheiro, Guamiranga, Inácio Martins, Rebouças, Rio Azul e Mallet (Ivaí e Ipiranga não fazem parte da microrregião, mas participam de alguns convênios da AMCESPAR). O município de Irati possui uma área de 998,3 km<sup>2</sup> e fica a 156 km de Curitiba capital do Paraná. Podemos visualizar melhor a sua localização no mapa a seguir.

**Mapa 1: Localização de Irati.**



**Organização:** Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

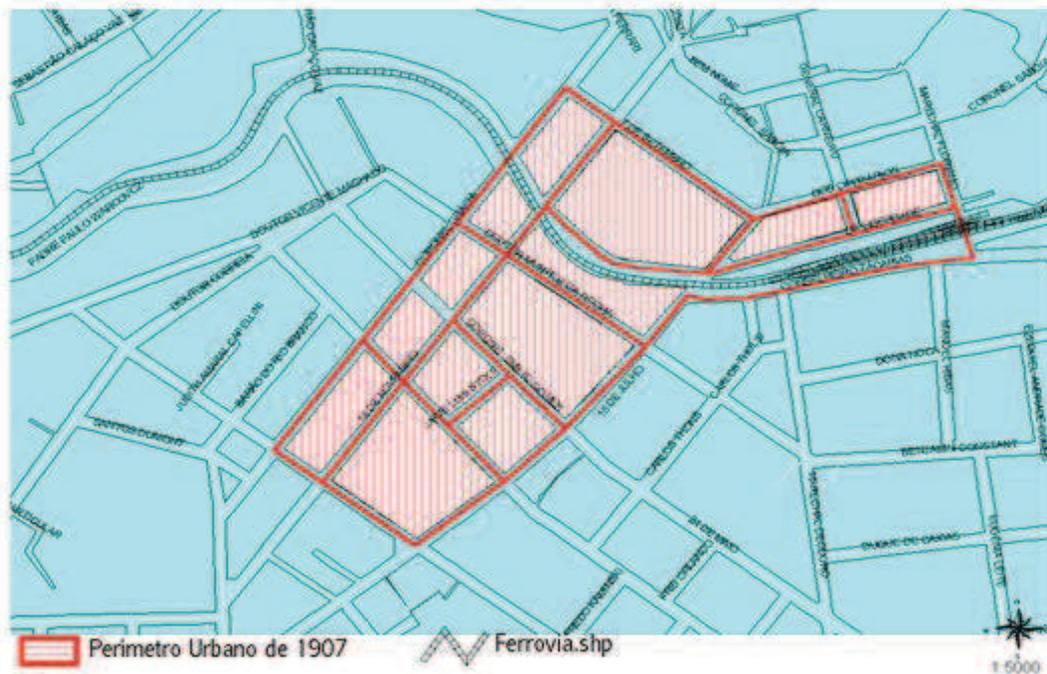
Irati é considerada a cidade de maior influência da região, pois é o município onde se concentra a maior parte das atividades regionais, bem como órgãos do governo estadual e federal, além de possuir maior intensidade nos setores da industrialização, comércio e serviços.

Irati também possui o maior número de habitantes em relação aos demais municípios. Número esse, que segundo dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) de acordo com o último censo 2010 são de 56.207 habitantes, sendo cerca de 40.000 da população vivendo na zona urbana e 11.275 vivendo na zona rural.

Foi em 1.829 que as primeiras famílias advindas das cidades próximas, começaram a ocupar Irati (chamado Irati Velho, atual bairro Vila São João). E em 1.899, ano em que foram fixados os trilhos da estrada de ferro São Paulo - Rio Grande e inaugurada a estação em dezembro do mesmo ano, a estação recebeu o nome de Irati. O núcleo populacional em torno da estação-sede contava com aproximadamente 240 moradores, além daqueles que residiam no sítio denominado Gonçalves Júnior a 15 km de Irati. (ORREDA, 1974).

Aberto os caminhos, que tinham como eixo a antiga Rua Velha, atual Rua 15 de Julho (considerada a primeira Rua de Irati), inicia-se o desenvolvimento econômico de Irati. E foi por meio de trens cargueiros, que os produtos chegavam à Irati, sendo este, o único meio de transporte existente na época. Diante desta situação muitos moradores vinham vender e/ou comprar mercadorias próximas a Estação de Irati, que se tornou um centro comercial de grande expressão na região. Com isso, em 1.907 Irati emancipa-se do vizinho Imbituva, quando já contava com aproximadamente 1.000 habitantes em sua área urbana. “As primeiras iniciativas do poder público a respeito do QUADRO URBANO de Irati foram incluídas nas Posturas Municipais, votadas e aprovadas pela Câmara em 10 de julho de 1.907”. (Plano Diretor Municipal de Irati 2004-2008. p. 65). Podemos observar o quadro urbano de Irati 1.907, bem como a ferrovia que corta a cidade no mapa a seguir.

## Mapa 2: Centro Histórico de Irati de 1907.



**Organização:** Plano Diretor municipal de Irati. 2004-2008.

O crescimento da cidade esteve fortemente ligado à ferrovia. Com isso, surgiram dois núcleos de aglomerados urbanos ao longo da malha ferroviária, sendo o primeiro, observamos no mapa acima, concentrado no atual centro da cidade e o outro, na segunda estação que se localizava próximo aos atuais bairros Engenheiro Gutierrez e Riozinho.

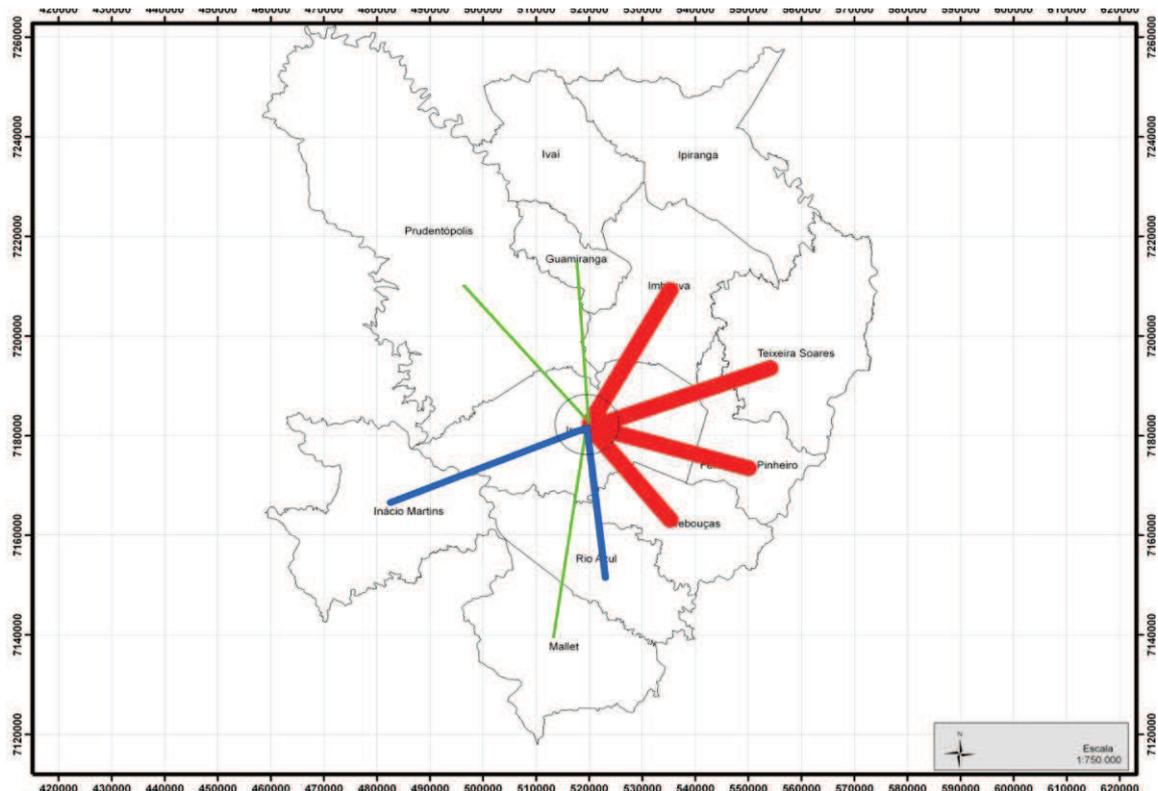
A ferrovia, que corta largos espaços urbanos, continua ativa- explorada mediante um contrato de arrendamento - e é um elemento fortemente estruturador da configuração da cidade, reforçada mais tarde por rodovias que, em realidade, consagraram seu modelo de espalhamento e induziram seu atual padrão de uso e ocupação do solo (Ano de 1977- BR 277 e 1987 – BR 153). (PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE IRATI 2004-2008, p. 65).

A situação de rodoferroviária, fez com que a cidade se desenvolvesse, em torno dos estabelecimentos ligados à indústria madeireira e outras posteriores que se valeram das facilidades de acesso ao meio de transporte e a da malha urbana.

Atualmente, o fluxo de carga rodoviária que circula em Irati chega através das entradas principais da cidade: trevo principal (que liga Irati a Curitiba e Imbituva [Ponta Grossa e Guarapuava]), do trevo secundário (que liga Irati a Prudentópolis e Guarapuava ou para Curitiba), da PR 153 (que liga Irati a Rebouças até a divisa com Santa Catarina [União da Vitória]) e da PR 364 (que liga Irati a Inácio Martins). O mapa 3 demonstra esta relação

que Irati tem com os municípios vizinhos, facilmente, visualizados na concentração dos fluxos. Esse movimento aumenta em função da necessidade de alguns serviços essenciais que estão concentrados em Irati, tais como: serviços bancários, previdenciários, jurídicos e tributários.

**Mapa 3: Fluxos rodoviários em Irati.**



**Organização:** Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

Irati espalha-se enquanto cidade, cortada na direção norte-sul pela ferrovia. “Historicamente, as cidades surgem provocando o povoamento espacial e a produção de espaços públicos”. (CAIAFA, 2007.p. 19). Sendo assim, segundo Caiafa (2007) a cidade se expande em rede com outras cidades e atrai uma população diversa, tornando as atividades mais partilhadas. Essa expansão horizontal das cidades apóia-se na comunicação, na dispersão e na circulação.

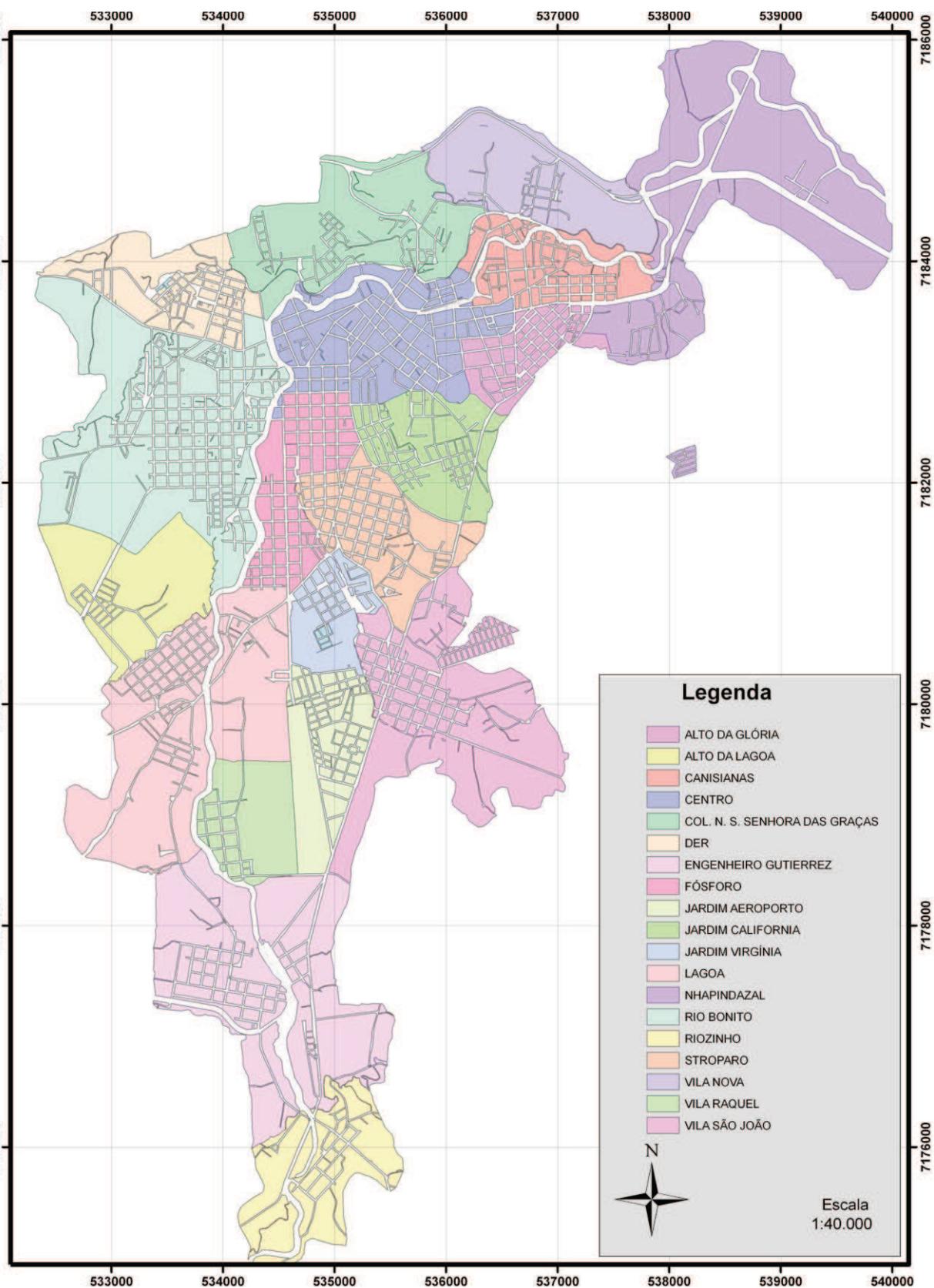
Ainda segundo Caiafa (2007), outra faceta das cidades é a densidade da população, que de diferentes maneiras em cada configuração urbana envolve a ocupação do espaço, uma ocupação coletiva que produz espaços públicos diferenciados. “Os meios urbanos são densos, se concentram ao mesmo tempo em que criam possibilidades de dispersão, de circulação e de acesso”. Com o crescimento da população e dos bairros de Irati, foi refeito o estudo do

perímetro urbano e alterada a área de expansão urbana, que é definida hoje de acordo com a Lei nº. 1.526, de 05 de maio de 1999.

Oficialmente, Irati possui 20 bairros (ver mapa da divisão atual dos bairros). No entanto, esses bairros carecem de uma definição legal (perímetro). Além da existência de diversos loteamentos que, em alguns casos, se sobressaem às denominações dos bairros, gerando confusão na organização da divisão dos bairros. Bem como o intenso crescimento da população na cidade, acarreta na construção de novas moradias e no surgimento de novos bairros. Atualmente, a infraestrutura comercial e a de serviços públicos existente nos bairros são insuficientes, principalmente, em termos de transporte urbano, pavimentação, calçadas e nos bairros mais distantes, em relação ao centro, a situação é ainda pior. Muitas vezes, falta iluminação pública, rede de esgoto, coleta de resíduos sólidos, entre outros.

Na área urbana de Irati, há muitos casos de ocupação irregular, poucas áreas verdes planejadas, ruas descuidadas, acessibilidade reduzida, senão nula, a portadores de deficiência, poucas áreas de lazer, concentração dos bens e equipamentos coletivos no centro da cidade.

Mapa 4: Divisão de bairros.



Organização: Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

Em Irati há bairros supervalorizados devido à acessibilidade e concentração e/ou proximidade de bens e serviços, havendo intensa especulação imobiliária e bairros desprovidos da atenção do poder público sem condições mínimas de infraestrutura e qualidade de vida. “O território popular se densificou, sobre uma base urbanística frágil e tosca, fruto de intervenções fragmentadas, desconectadas e descontínuas; definidas e executadas na temporalidade da política”. (ROLNIK, 2008, p. 10).

Marcelo Lopes de Souza apresenta esta situação como diferenciação entre áreas residenciais das cidades. Segundo Souza, essa diferenciação reflete as condições de vida, “incluindo aí, tanto aspectos materiais ou coisas imateriais como prestígio e poder – reflete uma diferenciação entre grupos sociais” (SOUZA, 2008, p. 67).

Essa diferenciação que ocorre nas cidades reflete uma fragmentação do espaço urbano. Assim, Segundo Sposito:

O crescimento territorial urbano dá-se através da produção de novas localizações urbanas (ao menos no plano jurídico) que ao se apresentarem no mercado, alteram o preço de todas as outras localizações. A tendência à abertura de novos loteamentos, num ritmo maior do que o crescimento populacional nas cidades brasileiras [...] (SPOSITO, 1999, p.16).

Esse processo se apresenta como reflexo da luta de classes quanto à localização no espaço, ou seja: sua posição dentro da cidade, o que faz com que se torne o principal elemento de dominação social, política econômica por meio do espaço (Villaça, 2001.p. 150).

O crescimento urbano estaria então, diretamente conectado à produção do espaço, o qual está ligado à produção de bens de consumo coletivo, a infraestrutura que propicia a circulação do capital e à organização funcional do espaço, ou seja, a própria cidade delimita seus investimentos e prioridades, na gestão do território (privilegiando determinados lugares dentro do seu território).

Segundo Flávio Villaça (2001), a produção do espaço se dá através de dois vieses: o primeiro seria a ação do trabalho e das relações sociais, transformadas em materialidades (infraestrutura), o segundo seria o valor resultante da aglomeração que se forma conseguinte à materialidade física do trabalho, onde a localização das infraestruturas é essencial, para a valorização ou desvalorização do espaço.

Nesse sentido, a construção de vias também propicia o crescimento urbano, pelo fato de permitir a produção de novas localizações. No entanto, a ação do trabalho no espaço, resulta na formação de novas localizações de aglomerações, origina novos bairros que por sua vez se distanciam da área central das cidades, constituindo uma periferia, polarizada por um centro principal.

Nessa perspectiva, Villaça (2001, p. 74) propõe que a localização é “o valor de uso produzido pelo trabalho coletivo despendido na construção da cidade”. Dentro desse contexto, a valorização dos espaços e da materialidade construída nele, depende da localização que estes se encontram. Não simplesmente de ordem física, mas principalmente, de ordem socioeconômica e como esses espaços se articulam com o restante da cidade; se estão próximos ao centro ou se estão localizados em áreas afastadas. Ainda segundo o mesmo autor, “a distância é tempo; não apenas tempo de um deslocamento, mas do somatório de todos os deslocamentos, bem como seus custos e frequências, para todos os membros da família” (VILLAÇA, 2001, p. 73).

Esse processo também se deu em Irati. A população mais carente acabou por ocupar as áreas mais distantes do centro da cidade. Assim, a distância encontrada entre os espaços que foram ocupados pela população e o centro, onde se concentram os serviços e bens públicos, torna-se um entrave nas relações em que a população precisa manter com o centro, já que o fato de se residir em um bairro afastado coincide no deslocamento do indivíduo para a realização de suas atividades, no centro da cidade.

Pois as relações entre centro e bairros geram movimentos, sejam eles de bens ou de pessoas, que necessitam da base material para executar essas relações. Portanto, necessitam de um sistema viário e de transportes bem estruturado. Nesse sentido, a população passa a exigir maior mobilidade e, juntamente com ela, exigem mais infraestrutura que condicione esta fluidez entre centro e bairros.

A acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade. (VILLAÇA, 2001, p. 74)

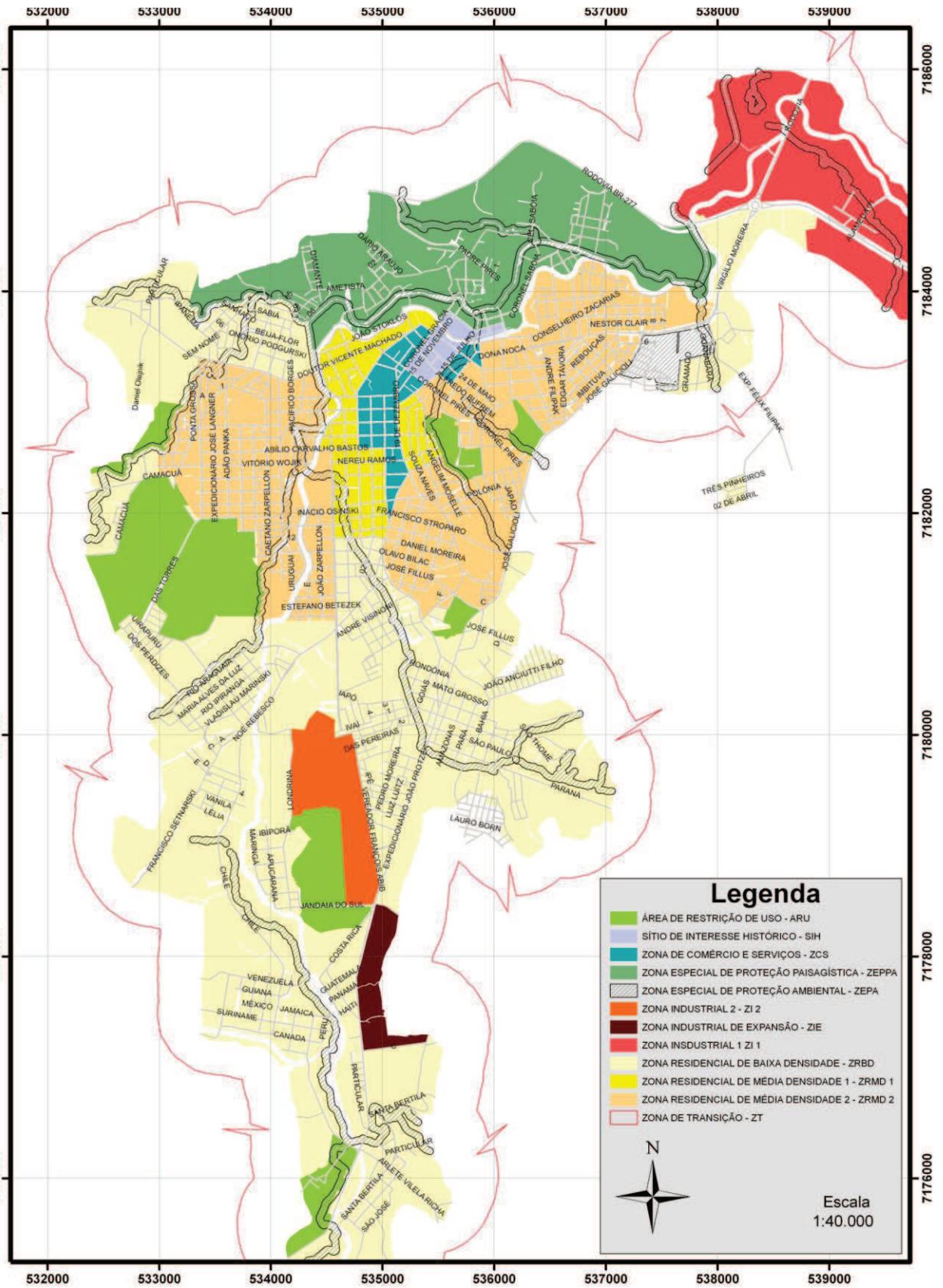
A localização, a ocupação e o uso do espaço urbano viabilizam a relação entre dominantes e dominados, relação que se faz fundamental na estruturação e/ou reestruturação do espaço urbano. O mapa<sup>3</sup> a seguir nos demonstra esta teoria, pois podemos perceber uma ocupação mais densa nas regiões periféricas do espaço urbano de Irati, considerando a distância desses bairros, em relação ao centro.

O mapa nos ajuda a evidenciar a organização espacial de Irati. Nele, fica visível a concentração do comércio, dos serviços e dos bens públicos, na área central da cidade representada pela cor azul-petróleo escuro. E os bairros, representados pelas cores amarelas (em seus diferentes tons), estão dispostos ao redor do centro, onde há maior concentração de residências, da população iratiense.

Além dessa percepção, outro aspecto relevante na análise do mapa é a localização dos bairros. Aqueles que estão mais próximos, em relação ao centro, são privilegiados pelo setor público, facilmente observado em sua infraestrutura com ruas ordenadas e asfaltadas, áreas de lazer e estabelecimentos comerciais. Em oposição a essa situação, encontram-se os bairros periféricos com infraestrutura precária.

Na cidade de Irati, como em todo Brasil facilmente encontramos desigualdades, em que ricos e pobres dividem o mesmo espaço. Assim como também existem locais que são destinados a certas classes sociais.

Mapa 5: Ocupação e uso do solo



Organização: Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

Sendo assim, os indivíduos das classes sociais mais elevadas, buscam local onde possam viver sem serem incomodados, ou seja, os condomínios fechados. Inúmeras vezes esses locais podem até ser longe do centro. Entretanto, isso não significa um problema, pois muitos dos serviços essenciais para a vida cotidiana do indivíduo são oferecidos dentro do próprio espaço, beneficiando seus moradores. Caso algum morador necessite de outros serviços, eles podem se deslocar com facilidade, pois possuem seus veículos próprios e não precisam depender do serviço público.

Diferentemente das classes mais baixas, que geralmente acabam habitando locais desprovidos de serviços públicos, normalmente, longe do centro, em alguns casos, áreas de ocupação irregular, onde além de necessitarem de boas condições de moradia, entre outros serviços como; saúde e educação. Normalmente, são essas pessoas os principais atingidos, quando ocorrem enchentes ou desmoronamentos.

A palavra mais simples para definir esse processo que ocorre, naturalmente, nas cidades hoje em dia, é segregação. Sabemos que o estudo sobre segregação surgiu inicialmente pelas formulações da Escola de Chicago (1910-1939) sendo relacionado à separação espacial de etnias, línguas e culturas. Só nas décadas entre 1940 e 1960 é que a concepção de segregação vai ser relacionada como produto de invasão, sucessão e diferenciação residencial, nos quais o fator econômico se apresenta como um elemento relevante, nesse processo.

Nesse contexto, as contribuições de Castells (2000), na explicação do fenômeno durante a década de 1970-1980, e de Villaça (2001), na explicação desse fenômeno na atualidade, se apresentam como importantes referenciais ao analisaram a segregação espacial como um reflexo da estruturação do espaço urbano. Em linhas gerais, o processo de segregação espacial se apresenta como consequência da sobreposição dos fatores de ordem econômica - especialmente no que se refere ao acesso à moradia; político – no que se refere à ocupação espacial; e ideológico – no reflexo da dinâmica social no espaço urbano<sup>12</sup>.

A segregação pode ocorrer tanto de forma voluntária (determinada classe seleciona o tipo de espaço que vai ocupar e territorializar suas relações) como de forma involuntária (determinada classe ou segmento é praticamente obrigada a ocupar um espaço que não o desejado). (SANTOS, 2008, p. 22)

---

<sup>12</sup> Nesse sentido a segregação corresponderia a “um processo dialético, em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo pelo mesmo processo, a segregação de outro” (VILLAÇA, 2001, p. 148). Sendo assim, a segregação socioespacial reproduz a relação entre dominantes e dominados.

Em Irati, essas desigualdades também podem ser observadas, em muitas situações. Pois em seu espaço urbano, existem bairros de classe alta (tais como: Alto da Glória, Ouro Verde, Canisianas, Stroparo e Rio Bonito) e bairros considerados de classe baixa e, em muitos casos, vivem em situações precárias (tais como: Alto da Lagoa, Nhapindazal, Vila Raquel, Vila Matilde, Planalto e Vila Nova).

Na cidade de Irati, atualmente, são poucos os condomínios fechados existentes. Normalmente, se organizam em espaços de pequena extensão. Dos últimos anos pra cá, é que vem sendo observado um interesse na construção de novos condomínios. O setor imobiliário em Irati tem ganhado grande atenção devido ao alto índice na procura por lotes e residências na área urbana da cidade. Isso se deve ao elevado fluxo migratório das pessoas da área rural, para a área urbana de Irati e pode ser observado nos últimos censos. De acordo com o censo de 2000, a população urbana era de 39.306 e a população rural era de 13.046. Já em 2007, a população urbana teve um aumento gradativo passando a ser 42.195 e a rural 11.956. De acordo com o último censo de 2010, a população urbana de Irati é hoje de 44.932 e a rural é de 11.275. Ainda de acordo com o censo demográfico (2010) o grau de urbanização de Irati é de 79,94%.

Conforme a cidade cresce, demograficamente, ela se expande territorialmente, como é o caso de Irati que vem passando por um processo de “transição”, onde a área considerada rural, de acordo com o perímetro urbano estabelecido legalmente vem passando por processo de urbanização. Isso se deve ao surgimento de novos conjuntos habitacionais, localizados nessas extremidades. Podemos observar esse processo no mapa a baixo, em que é possível ter uma visão ampla do município de Irati, demonstrando seu crescimento urbano.

**Mapa 6: O município de Irati (rural, urbano e “periurbano”)**



Fonte: Plano Diretor Municipal de Irati, 2004-2008.

Organização: Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

Esse crescimento também acarreta na especulação imobiliária dos detentores do capital. Essa especulação “caracteriza-se pela distribuição coletiva dos custos de melhoria das localizações, ao mesmo tempo em que há uma apropriação privada dos lucros provenientes dessas melhorias” (SABOYA, 2008). Nessa perspectiva, diante do quadro abaixo (valor do solo), podemos entender um pouco, como se dá a valorização do espaço urbano em Irati.

**Quadro 1: Valor do solo**

Bairros	Valor do m <sup>2</sup> em 2005	Valor do m <sup>2</sup> em 2009	Percentual
Nhapindazal	R\$ 25,00	R\$ 35,00	40%
Colina N. S. das Graças	R\$ 40,00	R\$ 80,00	100%
Vila Nova	R\$ 25,00	R\$ 35,00	40%
Canisianas	R\$ 70,00	R\$ 130,00	85,7%
Centro	R\$ 300,00	R\$ 450,00	50%
Alto da Glória	R\$ 50,00	R\$ 120,00	140%
DER	R\$ 40,00	R\$ 80,00	100%
Fósforo	R\$ 30,00	R\$ 50,00	66,5%
Jardim Califórnia	R\$ 70,00	R\$ 130,00	85,7
Stroparo	R\$ 70,00	R\$ 130,00	85,7
Vila São João	R\$ 30,00	R\$ 50,00	66,5%

Rio Bonito	R\$ 40,00	R\$ 80,00	100%
Alto da Lagoa	R\$ 25,00	R\$ 35,00	40%
Lagoa	R\$ 25,00	R\$ 35,00	40%
Jardim Aeroporto	R\$ 25,00	R\$ 35,00	40%
Jardim Virgínia	R\$ 25,00	R\$ 35,00	40%
Vila Raquel	R\$ 20,00	R\$ 25,00	25%
Engenheiro Gutiérrez	R\$ 25,00	R\$ 35,00	40%
Riozinho	R\$ 25,00	R\$ 35,00	40%

**Organização:** TCHMOLA e SILVA JUNIOR, 2009.

\* Calculado o valor “em média” dos terrenos.

Diante do quadro exposto acima percebemos a especulação imobiliária dos bairros mais próximos ao centro. É notável a valorização dos bairros Colina N. S. das Graças, Canisianas, Jardim California, Stroparo, Rio Bonito e Alto da Gloria. Nos últimos anos, o preço do solo, nesses bairros, cresceu em média 100%. Tais bairros contam com a construção de novas edificações e de benfeitorias em torno dos terrenos e isto faz com que esses locais se tornem mais atraentes, proporcionando uma elevação do preço do solo.

[...] o espaço fragmenta-se através de formas de apropriação para o trabalho, para o lazer, para morar, para o consumo, etc. Deste modo, o espaço fragmenta-se em espaços separados, parcelas fixas, como consequência de uma atividade parcelada fundada no trabalho abstrato. O espaço aparece como mercadoria, apesar de suas especificidades, produzido e vendido enquanto solo urbano, cujo conteúdo escapa aos indivíduos, posto que submissos à troca e à especulação — uma troca que se autonomiza em relação ao uso num processo de produção assentado na propriedade privada da terra que gera a apropriação diferenciada do espaço por extratos diferenciados da sociedade. Com isto transforma-se, constantemente o lugar e produz-se o estranhamento do lugar com através da perda das referências. Essa fragmentação produz um constante movimento de atração-expulsão da população do centro para a periferia e vice versa. (CARLOS, 2007, p. 37).

O processo de produção, reprodução e transformação da cidade “significa considerar o fato de que o capitalismo se expandiu” (CARLOS, 2007, p. 21). Entretanto, isso gera profundas desigualdades sociais. Segundo dados do IBGE (2000), o grau de desigualdade em Irati é de 0,560 em uma escala de 0 a 1. Os processos de fechamento de parcelas do espaço urbano e de favelização nas cidades pequenas são inerentes ao modo capitalista de produção do espaço que, cada vez mais, acirra as desigualdades sociais e espaciais.

A especulação imobiliária presente em Irati faz com que as pessoas mais carentes, financeiramente, não possam residir no lugar desejado e somente, aqueles com poder aquisitivo, mais elevado, é que podem escolher o local onde residirão, habitando lugares onde

o preço do solo pode ser mais caro, mas que terão maiores benefícios como a proximidade aos bens e serviços de uso coletivo.

Apesar dos inúmeros casos de desigualdades existentes no espaço urbano de Irati, podemos citar um exemplo entre dois bairros antagônicos da cidade, um bairro obteve o maior e melhor índice de crescimento e infraestrutura no decorrer do período entre 2005 a 2010, trata-se do bairro Alto da Glória, um dos bairros mais valorizados da cidade e o outro bairro trata-se de um bairro periférico, com altos índices de violência e falta de infraestrutura: o bairro Alto da Lagoa.

Sabe-se que no bairro Alto da Lagoa a escolha do local de moradia não partiu dos moradores, foi o local que a Prefeitura disponibilizou para a construção das casas, e sem ter outra escolha ali foram morar. O bairro é distante do centro e com pouca infraestrutura, as casas são de baixa renda e na maioria construída pela prefeitura. Já no Bairro Alto da Glória a infra-estrutura do bairro é muito boa e melhora a cada dia. Devido ao elevado custo do solo no local, o acesso se restringe a pessoas com uma maior renda. (BARTIECHEN, 2010, p. 09).

Segundo Souza (2003, p.70) na “segregação induzida, as pessoas não “escolhem” viver aqui e não ali, sendo forçadas a isso”. Este é o caso dos Bairros Alto da Lagoa, Vila Matilde, Vila Raquel, Vila Nova e os novos Conjuntos habitacionais Daniel Bin e Joaquim Zarpelon (os dois últimos ainda não estão representados no atual mapa sobre a divisão dos bairros). Estes bairros sofreram uma segregação imposta, que acontece, na maioria das vezes, com a classe baixa, a desigualdade e a separação de classes são nítidas, nesse sentido. Sendo a questão socioeconômica, o principal fator para a configuração de um espaço fragmentado, organizado em centro e periferia. Pois a população mais pobre acaba sendo restringida das benfeitorias públicas e, privada ao se concentrar nas periferias.

Diante do mapa, observamos essa divisão espacial, através da questão econômica, que é um dos principais motivos a impulsionar a desigualdade, existente num mesmo espaço. Assim, segundo Carlos (2007, p.33), “Produz-se espacialmente uma morfologia, estratificada hierarquizada, enquanto imbricação de espaços dominados e dominantes, como consequências da hierarquia social”.

Ainda em comparação aos dois bairros Alto da Glória e Alto da Lagoa, esta segmentação é notório nas figuras a seguir.

**Figura 1: Casas no Bairro Alto da Lagoa e esgoto correndo a céu aberto.**



**Foto:** Marina Bartiechen, 2010.

**Figura 2: Casas no Bairro Alto da Glória**



**Foto:** Marina Bartiechen, 2010.

De acordo com o estudo já realizado por Bartiechen (2010), no qual se faz uma análise sobre as diferenças e semelhanças entre os bairros, Alto da Glória e Alto da Lagoa.

O bairro Alto da Glória está localizado em uma área próxima ao centro da cidade tem uma população de 1255 habitantes e uma área de 617 km<sup>2</sup><sup>13</sup>. Este teve um aumento significativo no número de construções nos últimos cinco anos. A valorização do solo foi grande neste período, já que o bairro vem recebendo muitas melhorias como asfalto, rede de esgoto, calçadas, supermercado, praça com aparelhos de ginástica para idosos, construção de um teatro, de um hospital, além de um grande número de residências. As pessoas que moram neste bairro na sua grande maioria têm uma renda familiar acima do salário mínimo, percebe-se isto pela

---

<sup>13</sup> Informações obtidas junto a Prefeitura Municipal de Irati.

estrutura que as casas [...], como também os carros que estão em quase todas as garagens, em muitas mais que um. (BARTIECHEN, 2010, p. 19).

Ainda de acordo com os estudos de Bartiechen (2010), o bairro Alto da Lagoa é apresentado da seguinte forma:

No Alto da Lagoa esse processo teve início no ano de 1987, onde a Prefeitura disponibilizou a área para a construção de casas, já que as terras eram locais de plantações agrícolas. Para que isso ocorresse à Prefeitura dispôs de 18 profissionais habilitados para a construção civil, no entanto, cada futuro morador deveria colocar pelo menos uma pessoa para trabalhar na obra, que foram construídas em forma de mutirão, onde os moradores ajudavam na construção, não somente na qual residiriam, mas em todas as outras [...]. Este local não possuía nenhum tipo de infraestrutura: luz, água encanada, esgoto, escola, posto de saúde, para atender os futuros moradores das casas. (BARTIECHEN, 2010, p. 14).

Diante da análise do estudo e das figuras podemos perceber os altos investimentos de infraestrutura, destinados ao bairro Alto da Glória em curto prazo, devido a maior parte da população que lá reside apresentar um alto padrão de vida, claramente, observado na construção do teatro Denise Stoklos, revitalização da Praça Edgard Andrade Gomes, pavimentação das ruas e a instalação do Supermercado Ivasko. Em contradição a essa realidade, está o bairro alto da Lagoa que apresenta em sua grande maioria, uma população com baixa escolaridade e muitas vezes desempregados. Os moradores de bairros como o Alto da Lagoa são obrigados a conviver com a falta de infraestrutura, tais como rede de esgoto, iluminação pública, ruas pavimentadas, áreas de lazer, calçadas, transporte público, entre outros.

Com a segregação, as condições de acessibilidade aos serviços e equipamentos urbanos passam a ser diferenciadas, dependentes da classe social e da capacidade de consumo. Este processo ocorre em toda urbanização capitalista, e qualquer transformação nas relações entre os grupos sociais tem um reflexo tanto sobre o processo de urbanização, quanto sobre a forma e a intensidade de segregação (CARLOS, 1994, p. 72).

Dentro do contexto de que a segregação propicia a fragmentação do espaço, está atrelada a ela, a necessidade de mobilidade e acessibilidade. Sendo assim, o poder público é um dos maiores responsáveis em dispor a população estas infraestruturas da cidade. É ele quem destina os recursos. No entanto, na maioria das vezes, de forma diferenciada aos bairros. Dessa forma, se torna também responsável pela desigualdade e exclusão social.

Nesse sentido, junto com o crescimento urbano, surge a necessidade do relacionamento da periferia com o centro. Dessa forma, os cidadãos residentes nas áreas mais afastadas, necessitam se deslocar, em pouco tempo, até suas atividades (de trabalho, lazer, estudo, comércio, saúde, entre outras.) localizadas no centro da cidade. Essa necessidade de

locomoção, apresenta diferentes formas de mobilidade intra-urbano. No caso dos bairros mais empobrecidos esta mobilidade se torna um dever do poder público que, a partir de suas políticas públicas deve voltar-se a um planejamento urbano eficiente, que contemple o sistema de transporte público e a circulação viária.

Nesse viés, torna-se possível analisar questões a respeito dos deslocamentos que cada indivíduo realiza, pois em bairros onde predomina as classes com poder aquisitivo mais elevado, ou ainda, que se localizem próximos ao centro, pensando num deslocamento bairro-centro, o uso de determinados meios de transportes, como por exemplo, o transporte coletivo, não desempenha o mesmo papel como em bairros mais afastados do centro e com população de poder aquisitivo inferior, pois estes bairros afastados dependem do transporte coletivo. Este tipo de transporte torna-se economicamente viável às populações desses bairros. Portanto, ao se estudar a questão do transporte urbano, os geógrafos se deparam com vários problemas de análise que se diferenciam entre si por causa do enfoque que lhes são direcionados e, principalmente, pela necessidade do pesquisador. (RUTKOVSKI, SILVA JUNIOR. 2010, p. 181).

Sendo assim, a análise dos meios transportes e das diferentes mobilidades dentro do espaço urbano pode ser realizada, a partir do enfoque técnico que seria uma análise voltada à rede técnica, produzida no espaço urbano, envolvendo questões infra estruturais; ou uma análise social que parta da importância dos deslocamentos, lavando em consideração as suas especificidades, isto é: enquanto algumas pessoas utilizam o meio de transporte público para “passar”, outras dependem do mesmo para trabalhar e estudar (VASCONCELLOS, 2001).

No entanto, segundo Vasconcellos (2001), seria necessária uma abordagem sociológica do transporte urbano, capaz de conciliar as análises dos processos de (re) produção do espaço, sejam elas, de cunho técnico ou social, trazendo para a análise do transporte a complexidade que permite abordar o uso e apropriação do espaço, sob a ótica da compreensão da circulação e da mobilidade.

Vasconcellos afirma que:

O enfoque sociológico, ao contrário, complementa as análises numéricas simples com a análise dos padrões de viagem em função de condições sociais, políticas, econômicas e institucionais que condicionam as decisões das pessoas e entidades envolvidas. Ele pressupõe a análise da distribuição do poder na sociedade e do seu impacto tanto nas decisões das políticas de transportes e trânsito, quanto nas formas segundo as quais as pessoas se apropriam das vias e dos meios de transporte. A proposta assume que a circulação é uma necessidade física relacionada às necessidades de reprodução de grupos e classes sociais, que por sua vez são condicionadas por fatores sociais, econômicos, políticos e culturais que variam de uma sociedade para a outra (VASCONCELLOS 2001, p. 16-26).

Tendo em vista a compreensão do enfoque sociológico, podemos analisar as relações sociais que estão fortemente contidas nos deslocamentos diários da população, através da

necessidade de se deslocar, bem como a necessidade de se utilizar dos transportes urbanos. Nessa perspectiva, a análise condiciona a uma organização desse transporte, como esse privilegia ou prejudica determinados grupos sociais.

Portanto, cada classe social atua de diferentes formas na (re)produção do espaço, pois se diferem em suas mobilidades, de acordo com seu poder aquisitivo, existindo, então, não apenas a diferenciação no tipo do deslocamento seja com veículo particular ou coletivo, mas também nos propósitos (trabalho, estudo, lazer, serviços de comércio, saúde, entre outros) que cada indivíduo atribui ao seu deslocamento.

Daí, a necessidade de se estudar e analisar as diferentes mobilidades e acessibilidades, dentro de um mesmo espaço urbano, além da importância de se haver uma mobilidade efetiva e uma circulação bem planejada, que proporcione a reprodução social dos cidadãos, que interagem no espaço apropriado. Essa discussão será apresentada no Capítulo seguinte.

## **2. CIDADE, MOBILIDADE ESPACIAL E ACESSIBILIDADE**

A concentração das oportunidades e a ocupação extensiva das periferias impõem um estressante padrão de circulação, que depende do transporte sobre pneus (ROLNIK, 2008).

Neste capítulo analisaremos as condições, para a reprodução da vida urbana. Essas condições resultam em diferentes graus de mobilidade que vão determinar a acessibilidade de cada indivíduo, em relação aos espaços diferenciados, nos quais se busca realizar a vida urbana, através do exercício do trabalho, do lazer, do estudo, entre outras atividades. Esse fato implica no exercício do direito à cidade.

Para compreender como isso ocorre no espaço urbano de Irati-PR, dividimos o capítulo em três momentos, analisamos o processo de crescimento da cidade, a partir da importância da Rua, sem se desprender do contexto histórico, presente na discussão.

Em face disso, buscamos apresentar no segundo momento a relação da cidade com a circulação, fortemente evidenciada na cidade de Irati. Sendo assim, analisamos o planejamento urbano através da organização das ruas, investimentos destinados a área central da cidade e mudanças ocorridas em relação a mobilidade no centro da cidade à curto prazo.

E por fim, evidenciamos diante do enfoque da mobilidade espacial, a acessibilidade à cidade. Para isso, partimos da análise de entrevistas realizadas. Consideramos para essa análise: o local de moradia dos entrevistados, sua relação com o centro, os meios de deslocamento utilizados, o poder aquisitivo e a utilização e consumo das diferentes áreas da cidade. Sendo assim, foi possível verificar a mobilidade e a acessibilidade dos entrevistados.

### **2.1. A rua e a cidade: mudanças no sistema viário de Irati**

Foi no século XIX a reforma empreendida em Paris, que resultou em amplas demolições da cidade histórica. Na qual, abriram-se grandes espaços vazios, alargando-se vias e reconstruindo avenidas, a fim de moldá-las ao novo modo de produção. A partir dessas transformações realizadas em Paris, praticamente todas as cidades da Europa passaram por reformulações de planejamento urbano. Atualmente, além de Paris, vários países adotaram novas redes de circulação, de modo a otimizar o planejamento de transportes público, configurando uma nova organização espacial nas cidades e das práticas culturais de seus cidadãos.

Nesse sentido, de acordo com Bragança (2005, p. 21) as cidades passaram a ser planejadas como parte do processo de acumulação do capital. Sendo assim, “a circulação urbana torna-se um componente crucial na produção, na distribuição e no consumo urbano. Conseqüentemente torna-se crucial, também, no planejamento urbano”. Diante desse pensamento, segundo Boreato (2008), faz-se essencial a efetivação de políticas públicas voltadas à gestão urbana, assim:

Uma política que se proponha a enfrentar os problemas urbanos já apontados deve ter como objetivo a reversão do atual modelo de mobilidade que predomina nas cidades brasileiras. Novos instrumentos de gestão urbanística devem estar subordinados a princípios de sustentabilidade ambiental e voltados para a inclusão social. (BOREATO, 2008, p. 92).

Com base no texto exposto acima, podemos considerar, que ao longo das últimas décadas, as cidades tiveram inúmeras reflexões e debates que acarretaram em novas contribuições para uma melhor gestão das cidades, “somando esforços para corrigir as injustiças sócio espaciais que caracterizam [...]” (CARVALHO, 2004. p. 57).

Com isso, Boreato (2008) afirma que:

[...] a democratização do espaço público, a acessibilidade para as pessoas com deficiência e idosos, bem como a promoção do direito à cidade. Trata-se de refletir sobre o modelo de cidade que estamos diariamente construindo, manifestado no planejamento urbano e no desenho da cidade e que deve dar suporte a um sistema de mobilidade, fundamentado em modos individuais e motorizados de transporte. (BOREATO, 2008. p. 91).

Assim, faz-se necessário uma reflexão sobre a gestão das pequenas cidades brasileiras, que se encontra em sua grande maioria vivenciando inúmeros problemas. Problemas estes que demandam políticas públicas eficazes, que não fiquem meramente no papel. “A mobilidade urbana é um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda infraestrutura urbana” (VASCONCELOS, 2008).

Segundo Carlos, portanto:

Os fluxos cortam o espaço, as rotas materializam-se espacialmente revelando estratégias concretas de reprodução. [...] o que se deve é repensar o papel do Estado e suas novas relações com o espaço que assumem novos contornos. O desenvolvimento da técnica aplicada à produção ao diminuir o tempo de percurso, compactando a distância entre dois pontos, resolve o problema das discontinuidades espaciais — um problema para a reprodução do capital [...]. (CARLOS, 2007, p. 32).

Desde a Revolução industrial, a circulação tornou-se elemento primordial, na estruturação urbana das cidades.

A circulação urbana, tecnicamente especializada, tornou-se uma das principais funções urbanas, condicionando e submetendo o espaço público. A cidade, antes concebida como uma obra de arte coletiva é substituída pela “cidade-produto”, subordinada à lógica sistêmica da circulação das mercadorias (DUARTE, 2006, p. 11).

Nessa perspectiva, é a partir da função da circulação, que se produziu uma estrutura urbana baseada em ruas, avenidas, lotes e quadras. A ideia de se inserir um sistema de circulação para organizar a produção do espaço, sempre foi com o propósito de um maior aproveitamento do espaço e do tempo. Ou seja: estamos falando da velocidade. A velocidade é historicamente constituída por dois elementos imbricados e indissociáveis: as técnicas e as normas. Sendo assim, a velocidade é um elemento sociotécnico, obtida, inicialmente, na motorização dos meios de transporte no século XIX, com as ferrovias e os navios. No período atual, a velocidade aparece, não somente no ato de circular, mas também enquanto ideologia, esse período demarca a busca incessante por instantaneidade e simultaneidade. Nos transportes, busca-se velocidade e mobilidade. Esses anseios foram supridos com as inovações tecnológicas traduzidas no automóvel, motos e aviões. (SILVA JUNIOR, 2009).

Segundo Pereira (2006, p. 64) “a mobilidade e a acessibilidade estão atreladas ao uso de meios de transportes, considerando a relação espaço-tempo, e se encontram vinculadas à estruturação urbana, que deve ser resultado de políticas e planejamento que direcionam o uso do solo”.

As relações sociais que reproduzem o espaço urbano, por sua vez, geram movimento de bens e pessoas e necessitam de um sistema viário eficiente de transportes. Tendo em vista esse argumento, um dos maiores problemas enfrentados pelas grandes e médias cidades, atualmente, é o trânsito, que normalmente se apresenta congestionado, devido ao aumento exacerbado do número de veículos nas ruas.

Se por um lado o automóvel foi um dos motores do desenvolvimento capitalista, permitindo o encurtamento das distâncias-tempo, por outro, se constitui como um “problema”, em função do crescimento exponencial do número de veículos e a baixa capacidade das cidades de serem “planejadas” para acompanhar nesse ritmo ou mesmo de organizar melhor o sistema de circulação. (SILVA JUNIOR, R, F; FERREIRA, F, 2008, p. 55).

Daí a importância de um planejamento urbano eficiente, que organize e articule os sistemas de circulação e transportes, conseqüentemente, da mobilidade, a fim de definir como o espaço será mais bem distribuído para os usuários e a relação desse com a estrutura dos transportes (ruas, calçadas, terminais, sinalização e outros aspectos).

Dentre muitos fatores que interferem no planejamento urbano de uma cidade, começamos pela temática da rua<sup>14</sup>. Dentro desse contexto, em face às mudanças realizadas no sistema viário de Irati, faremos uma discussão com o intuito de entender as mudanças realizadas, bem como apresentar as consequências dessas mudanças na mobilidade e acessibilidade dos cidadãos.

Para Lefebvre, a produção histórica é a que diz respeito à produção de coisas (produtos) e de obras, de ideias, ideologia, consciência, ilusões e verdades. Sendo assim, partimos do contexto histórico de Irati.

**Figura 3: Irati 1906.**



Fonte: FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S. 2008.

Observamos na figura acima os caminhos do povoado de Irati, caminhos que se tornaram ruas, que se espraiaram junto com o crescimento da cidade.

Na rua encontra-se não só a vida mas os fragmentos de vida, é o lugar onde o homem comum aparece ora como vítima, ora como figura intransigente e subversiva. No movimento da rua encontra-se o movimento do mundo moderno. A rua se coloca como dimensão concreta da espacialidade das relações sociais num

---

<sup>14</sup> O tema da “rua” nos coloca diante do fato de que na análise do espaço urbano o lugar aparece com significados múltiplos. A cidade, em si, só pode ser determinada como lugar à medida que a análise incorpore as dimensões que se referem à constituição, de um lado, do espaço urbano, e de outro, aquela da sociedade urbana. Todavia a cidade é reproduzida a partir da articulação de áreas diferenciadas com temporalidades diferenciais que se produzem, fundamentalmente, da constituição de uma forma de apropriação para uso que envolve especialidades que dizem respeito à cultura, aos hábitos costumes, etc..., que produzem singularidades espaciais que criam lugares na cidade das quais a rua aparece como elemento importante de análise. (CARLOS, 2007.p.51).

determinado momento histórico, revelando nos gestos, olhares e rostos, as pistas das diferenças sociais. (CARLOS, 2007, p. 51).

Uma das primeiras ruas a surgir no aglomerado urbano de Irati foi a Rua 15 de Julho, a principal rua de acesso aos estabelecimentos comerciais concentrados no centro, em torno da ferrovia na época<sup>15</sup>.

**Figura 4: Rua 15 de Julho 1938.**



**Fonte:** FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S. 2008.

O município de Irati tem suas raízes pautadas na implantação da ferrovia, que trouxe consigo o crescimento urbano tornando se um atrativo da região. Devido à dinâmica que a ferrovia impôs a circulação dos produtos que eram comercializados nos aglomerados, essa dinâmica possibilitava o surgimento de mais residências e casas comerciais ao redor dos trilhos. Com o acelerado crescimento populacional, se fez presente a importância de infraestruturas que viabilizassem os deslocamentos. Surgia, então, a cidade.

Foi em 1.941 que se deu início às primeiras pavimentações nas ruas de Irati, um sinal de progresso. Começava ali, a preocupação com investimentos destinados à urbanização da cidade, que crescia em ritmo acelerado, exigindo cada vez mais das autoridades locais. Podemos observar, nitidamente, na figura abaixo que, em princípio, as principais vias de acesso da cidade (centro), foram pavimentadas com paralelepípedos (pedras regulares).

---

<sup>15</sup> A rua se coloca como dimensão concreta da espacialidade das relações sociais num determinado momento histórico, revelando nos gestos, olhares e rostos, as pistas das diferenças sociais. (CARLOS, 2007, p. 51).

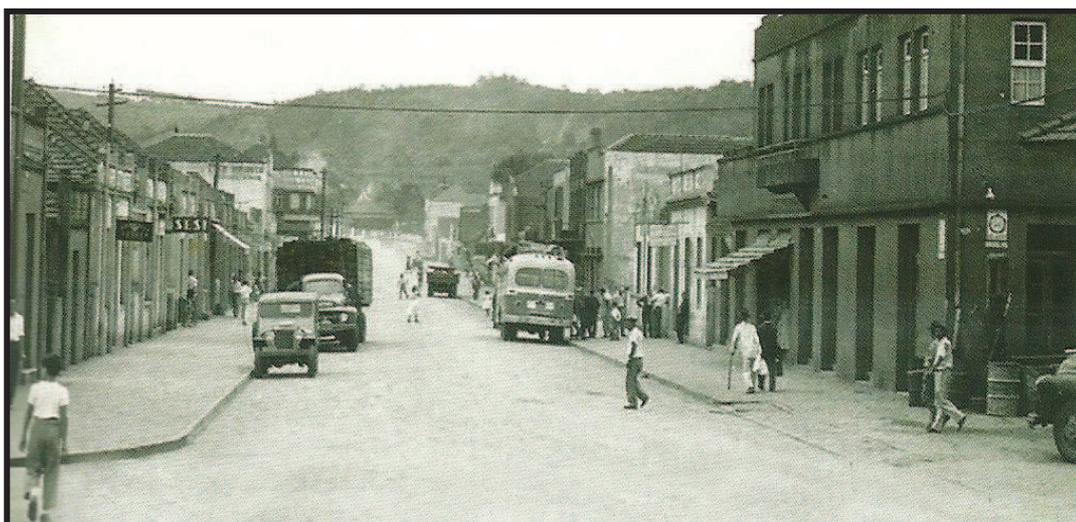
**Figura 5: Preliminares da pavimentação da Rua Coronel Emilio Gomes.**



**Fonte:** FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S, 2008.

Posteriormente, além da Rua Coronel Emilio Gomes, também receberam esse tipo de pavimentação as ruas Coronel Grácia, 15 de Julho, 15 de novembro e a Rua Munhoz da Rocha.

**Figura 6: Rua Munhoz da Rocha, pavimentação com pedras regulares 1954**



**Fonte:** FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S, 2008.

Partindo do intuito de trazer à população urbana, melhores condições de mobilidade, em 1965, a Prefeitura Municipal de Irati realizou uma reforma urbana, aplicando grandes investimentos na construção de uma avenida perimetral que partia da Rua da Liberdade,

chegando ao atual bairro Rio Bonito, propiciando a ocupação da área (bairro mais populoso de Irati, atualmente, com aproximadamente 8.000 moradores), a qual ocasionou a expansão do tecido urbano e o surgimento de novos bairros que caracterizavam Irati enquanto cidade. (FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S. 2008.)

**Figura 7: Rua 15 de novembro esquina com a Rua da Liberdade**



Fonte: FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S. 2008.

A construção dessa avenida facilitava a circulação do centro da cidade com a periferia que ia surgindo, em direção ao atual bairro Rio Bonito, trazendo novas possibilidades para a concretização espacial, a partir dos mais diferentes meios de transportes.

E assim os usos da rua, o entendimento de como se organiza a sociedade em seus hábitos e costumes, pois a rua se liga à ideia da construção dos caminhos que junto com a casa criam o quadro de vida. [...] o caminho vira rua, depois se transforma em avenida, e nesse ponto da história das formas de apropriação da cidade, a rua deixa de ser extensão da casa para se contrapor a ela. De um lado produz-se um espaço onde se limita cada vez mais rupturas entre os lugares do trabalho, do lazer, da moradia, onde a estratificação socioespacial se revela nos acessos diferenciados funcionalmente. De outro, como a sociedade existe no uso, dado pelas divisões no espaço, as atividades tendem a se desenvolver [...]. (CARLOS, 2007, p. 51).

Partimos de um recorte espacial de 1983 a 2012, com isso analisou se a gestão dos prefeitos eleitos que atuaram dentro deste período no município. Buscamos identificar o desenvolvimento e crescimento urbano da cidade, através das benfeitorias realizadas na cidade.

Em 1983, teve início o mandato do prefeito Antonio Toti Colaço Vaz, sendo a primeira eleição do grupo político local de Irati. Essa gestão vigorou de 1983 a 1988 e foi marcada pela fundação da AMCESPAR (Associação dos Municípios da Região Centro-Sul).

Com a criação da AMCESPAR, o município de Irati elevou-se ao status de pólo regional. Entre as atividades realizadas pela associação, estão os convênios com Secretarias de Estado e Ministérios. Entre eles, a criação da primeira agência do Banco da Terra do Paraná, Sebrae, Unicentro, entre outros. A AMCESPAR viabilizou o desenvolvimento da cidade, a partir dos “princípios da agricultura e da educação.” (FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S., 2008).

Entre outras obras realizadas da gestão de Toti, a mais visível foi a construção das casas populares. Com isso, foram criados diversos conjuntos habitacionais, tais como: Jardim Planalto, Pró-Morar I e II, Conjunto Santo Antônio, Novo Irati e o Bairro Pedreira.

Nesse período, ocorreu à expansão territorial do espaço urbano, assim como a construção dos conjuntos habitacionais Ouro Verde e o Alto da Lagoa se tornaram um atrativo para que cada vez mais pessoas fixassem suas residências em Irati, contribuindo para o crescimento da cidade. Esse fato impulsionou um gradativo aumento da população urbana, que, em sua grande maioria, saiam do campo em direção aos conjuntos habitacionais, localizados nas áreas mais distantes, em relação ao centro da cidade.

Para a gestão de 1989 a 1992, Alfredo Van Der Neut foi eleito prefeito da cidade de Irati. Entre suas obras de contribuição ao desenvolvimento urbano estão: a construção e implantação da Estação de Tratamento de Esgoto no município e a construção do Parque Aquático (ponto turístico e área de lazer da cidade de Irati), além de creches nos bairros. Outra ação de sua gestão foi a transformação da Fecli (Faculdade de Educação, Ciências e Letras) em extensão da Unicentro. Van Der Neut também contribuiu para a modernização das vias urbanas, através da pavimentação em asfalto. Entretanto, de acordo com a população, a principal ação de sua gestão foi a continuação à construção de núcleos habitacionais, iniciados na gestão de Toti, possibilitando a criação de diversos bairros, ao redor do centro comercial de Irati.

Entre o período de 1993 a 1996, a gestão política da cidade esteve pautada nas ações do prefeito Felipe Lucas que priorizou em suas iniciativas a saúde e a educação. Na saúde, Felipe Lucas implantou o consórcio Municipal de Saúde, bem como a construção do posto de saúde 24 horas, próximo ao hospital, que fica na área central da cidade. Na educação, foram construídas várias escolas, entre elas o CAIC, que beneficiou as classes mais baixas da população.

Lucas também buscou expandir e aprimorar a infraestrutura nos bairros, realizando uma ampliação na rede de esgotos, bem como uma eletrificação de bairros e algumas áreas rurais. Sua gestão foi marcada pela abertura de estradas na zona rural de Irati, inclusive o

asfaltamento da via que conduz a Gonçalves Junior (Distrito de Irati), Lucas incentivou a instalação de indústrias, constituindo o condomínio industrial de Irati.

Entre os anos de 1997 a 2000 a gestão pública teve como prefeito Luiz Rodrigo de Almeida Hilgemberg, que deu continuação às obras iniciadas na gestão anterior. De 2001 a 2004, Antônio Toti Colaço Vaz foi reeleito prefeito de Irati em sua segunda gestão, Toti voltou suas obras à cultura e a construção do Estádio municipal. (FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S. 2008).

Em 2004, Sergio Stoklos foi eleito prefeito de Irati e em 2008 Stoklos foi reeleito, sua gestão ainda encontra-se em andamento em seu segundo mandato. Stoklos chamou atenção da população pela intensa execução de obras realizadas durante o seu governo, tanto em curto prazo, quanto em longo prazo. “A prefeitura realizou mais de mil obras “, afirma Roberto Thomaz, secretário de Viação e serviços urbanos<sup>16</sup>.

Entre as obras realizadas durante sua gestão foram inauguradas casas populares no bairro Nhampindazal e na Vila São João. Foram reformadas escolas e pontes do interior. No entanto, as obras mais aguçadas em sua administração foram às relacionadas à infraestrutura viária e arquitetura, entre elas calçamentos, asfaltos, construção de rotatórias, revitalização de praças, ciclovias, academias da terceira idade, entre outros.

Segundo o arquiteto Diórgenes Dietrich (2008), no sistema viário houve mudanças que permitiram a melhoria do trânsito, sendo implantado em três etapas: mudanças do sentido das ruas, melhorias na pavimentação com tapa-buracos e recapeamento do asfalto; novo sistema de sinalização [...] <sup>17</sup>.

Observamos no período destas 07 (sete) gestões políticas da cidade, que foi na década de 1980, o ápice do intenso processo de urbanização vivido no município de Irati, impulsionando o crescimento da cidade. Porém, com a falta de políticas habitacionais juntamente com a especulação imobiliária, acarretou na exclusão social das classes baixas, que em uma frenética busca por residências, acabaram originando, cada vez mais, loteamentos e bairros afastados do centro da cidade. “Enquanto as cidades cresciam outro processo corria paralelo e de certa forma contra elas. [...] começa o que se denominou “suburbanização”.

---

<sup>16</sup>**Fonte:** FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S. 2008, p. 173.

<sup>17</sup>**Fonte:** FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S. 2008. p. 173.

Trata-se da construção de regiões residenciais em torno das cidades, os subúrbios.” (CAIAFA, 2007. p. 21).

Tendo em vista, a extensão e conseqüentemente o desenvolvimento urbano da cidade de Irati, nota-se no decorrer do tempo novas redes de circulação como é o caso do aumento de automóveis, motos, transporte coletivo que produzem gradativos impactos nos espaços urbanos, como podemos visualizar na tabela abaixo. Esse fato se caracteriza cada vez mais pela sua fragmentação, devido ao grande aumento da população urbana que hoje é de 44.932 habitantes (IBGE, 2010).

**Tabela 1: Frota de veículos segundo os tipos no município de Irati - 2010.**

<b>TIPOS</b>	<b>NÚMERO</b>
<b>Automóvel</b>	<b>14.391</b>
<b>Caminhão</b>	<b>1.324</b>
<b>Caminhão trator</b>	<b>306</b>
<b>Caminhonete</b>	<b>1.504</b>
<b>Camioneta</b>	<b>922</b>
<b>Ciclomotor</b>	<b>8</b>
<b>Micro-ônibus</b>	<b>76</b>
<b>Motocicleta</b>	<b>4.376</b>
<b>Motoneta</b>	<b>721</b>
<b>Ônibus</b>	<b>109</b>
<b>Reboque</b>	<b>313</b>
<b>Semi-reboque</b>	<b>366</b>
<b>Trator de rodas</b>	<b>1</b>
<b>Triciclo</b>	<b>3</b>
<b>Utilitário</b>	<b>65</b>
<b>Outros tipos</b>	<b>2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>24.487</b>

**FONTE:** Detran/PR.

**NOTA:** Posição em dezembro 2010.

**Org.** Caderno estatístico do município de Irati, 2011.

Nota-se que Irati está se desenvolvendo, e que ao longo da história, novas empresas se instalaram no município, que novas moradias foram construídas, bem como novos centros educacionais, de importância regional. Isso faz com que haja um aumento relativo no fluxo de pessoas dentro da cidade. Pessoas, muitas vezes, advindas das cidades próximas, acarretando diretamente no aumento do volume de veículos particulares, nas ruas centrais de Irati, como é o caso dos carros, motos, caminhões, ônibus, entre outros. (ver tabela 2).

Isto em parte, justifica a preocupação da atual gestão municipal de Irati com o planejamento da circulação. “Essa administração segue o rumo da modernização [...]” diz o secretário de Planejamento Armando Van Der Laars. No entanto, atualmente, o poder público

tem dado mais importância à circulação por automóveis, sobretudo nos bairros centrais, onde se concentram o comércio e os serviços como supermercados, escolas, hospitais entre outros.

Uma das primeiras obras realizadas dentro deste viés foi a retirada das pedras regulares das vias centrais da cidade. Nesse sentido, o calçamento começa a dar lugar ao asfalto (Figura 8)<sup>18</sup>.

**Figura 8: Rua Coronel Gracia esquina com a Rua Coronel Emilio Gomes (ruas que possuíam pedras).**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011.

Para as próximas etapas deste planejamento, estruturado através do Programa Centro Vivo, ocorrerá a substituição do pavimento de pedras regulares da rua XV de Julho, entre a Coronel Emílio Gomes e a 19 de Dezembro, por pavimentação com Concreto Betuminoso Usinado à Quente (CBUQ ou asfalto), proibição do tráfego de veículos pesados no centro da cidade, mudança do sentido de vias e construção de novas rotatórias, além de melhorias na iluminação, no mobiliário urbano e no paisagismo. (PREFEITURA MUNICIPAL DE IRATI, 2006).

Outro fato dessa atenção direcionada aos automóveis é a construção da Avenida Perimetral mais conhecida como “Projeto Linha Viva”, via esta, que tem como objetivo

<sup>18</sup> “Ruas centrais começam a receber recape asfáltico: Além da operação tapa-buracos, que está sendo feita há vários dias pela Secretaria de Viação e Serviços Urbanos, no último dia 12 começaram a ser realizadas também as obras de recape asfáltico. Estas obras estão sendo executadas por uma empreiteira contratada que, inicialmente, fará melhorias nas ruas Coronel Emílio Gomes e XV de Julho. Na Coronel Emílio Gomes, o recape será entre as ruas XV de Novembro e XV de Julho. Na XV de Julho, as obras acontecerão entre as ruas Coronel Emílio Gomes e Munhoz da Rocha. Ainda na área central, ocorrerá a recuperação, com lama asfáltica, do pavimento da Rua XV de Novembro e da Rua Conselheiro Zacarias. Na XV de Novembro, as obras serão entre a 19 de Dezembro e o Rio das Antas. Na Conselheiro Zacarias, entre a XV de Julho e a Antônio Lopes (PREFEITURA MUNICIPAL DE IRATI, 5 de maio de 2005).

principal desviar todo o tráfego pesado do centro da cidade, ou seja: desviam-se os veículos lentos (caminhões) para fora da cidade, facilitando uma maior fluidez, na circulação central da cidade.

**Figura 9: A sinalização evidencia o desvio do tráfego pesado do centro da cidade. (Rua 15 de Novembro)**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011.

Uma das obras de maior impacto é a construção das rotatórias em algumas das principais vias da cidade que, em sua grande maioria, foram construídas no início da atual gestão. Até 2008 já eram 12 rotatórias construídas e até o final de sua gestão estima-se que serão 20.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup>**Fonte:** FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S. 2008. p. 173.

**Figura 10: Rotatória Rua XV de Julho com a Rua Liberdade (centro)**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011.

Em uma cidade pequena como Irati, observamos que a construção de tantas rotatórias, bem como a sua proximidade uma com a outra como ocorre na Rua 19 de Dezembro, que possui uma rotatória no cruzamento com a Rua XV de Julho e outra no cruzamento com a Rua XV de novembro, faz-se desnecessário, pois o fluxo de veículos não justifica a construção das rotatórias, ocorrendo uma redução da velocidade dos veículos, nestes cruzamentos que, em princípio, a rotatória teria como objetivo de “poupar tempo”. Sendo assim, nesse contexto, a rotatória perde sua função.

As rotatórias tem-se tornado “alvo” de diversos comentários pelos iratienses tais como: a construção de uma rotatória no cruzamento com a linha férrea. Já são três construídas e na tentativa da construção da quarta no cruzamento entre as ruas João Cândido Ferreira e Av. Dr. Armando Van Der Laars, a PMI deparou-se com um entreposto. Essa construção teve o impedimento da América Latina Logística (ALL), empresa atual que detém a concessão de determinados trechos da linha férrea que corta a cidade. A ALL não concordou com o projeto apresentado pela PMI referente à construção da rotatória nesse cruzamento. Com isso, os trabalhos voltados à construção dessa rotatória foram finalizados, no início do ano de 2012, com a retirada dos resquícios da construção que já tinha sido efetivada, como podemos observar na figura a seguir.

**Figura 11: Preliminares da construção da Rotatória na linha férrea, no cruzamento com as ruas João Cândido Ferreira e Av. Dr. Armando Van Der Laars (obra cancelada).**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011.

A discussão das rotatórias construídas nos cruzamentos com a linha férrea, também desagrada, parte da população, segundo relato de um morador do bairro Lagoa que exclama enquanto motorista:

Eu nunca vi construir rotatória em cima de linha férrea, pois a rotatória proporciona aos veículos velocidade e em se tratando de linha, devemos parar e prestar atenção se esta vindo trem. A rotatória atrapalha esta atenção, pois nos preocupamos mais com o tráfego de veículos do que propriamente com o trem.<sup>20</sup>

Outra rotatória que nem foi construída ainda e já tem se tornado discussão nas conversas da Prefeitura Municipal de Irati, é a construção de uma rotatória no local onde era o antigo módulo policial do bairro Vila São João. O projeto teve início em 2010, quando a rodovia que passa pelo perímetro urbano da cidade se chamava PRT-153, pois era administrada pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER). No entanto, nesse período a rodovia foi federalizada. Sendo assim, a responsabilidade pelo trecho ficou a cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Em função da mudança, as obras iniciadas para a construção da rotatória tiveram de ser paralisadas. Segundo o prefeito, “foi feito o pedido para que as obras fossem paralisadas,

---

<sup>20</sup> Entrevista concedida no dia 22 de fevereiro de 2012. O qual preserva-se a identidade.

pois havia a necessidade de uma liberação do Dnit”. Nessa perspectiva a construção dessa rotatória, aguarda liberação do superintendente do Dnit<sup>21</sup>.

**Figura 12: Local onde as obras da construção da rotatória encontram-se paralisadas (está localizado no trevo de acesso à Irati)**

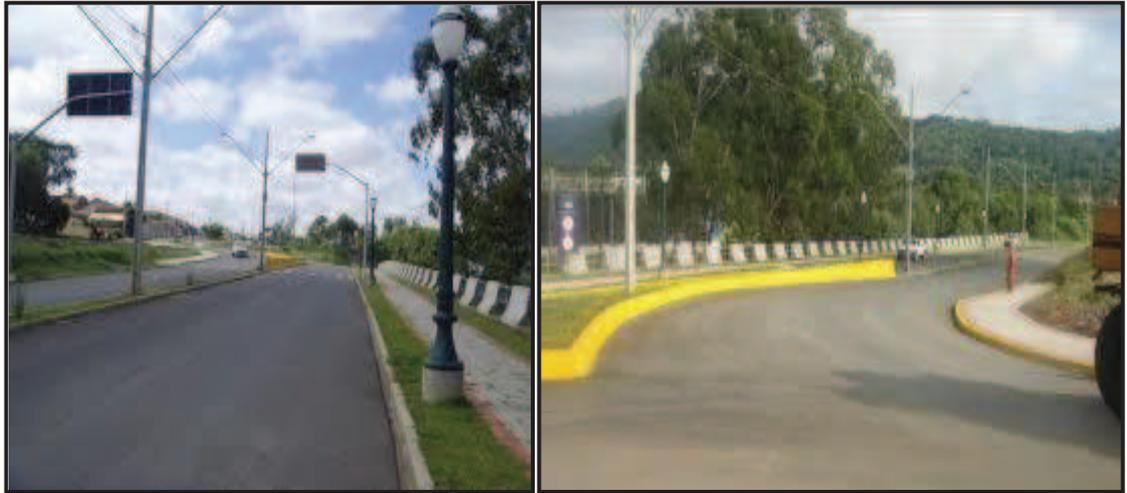


**Foto:** Rodrigo Zub, 2012.

---

<sup>21</sup> O maior conjunto de obras viárias executadas em Irati nos últimos anos, o Eixo de Integração “Linha Viva”, está sendo lançado, neste dia 26, pelo prefeito Sergio Stoklos. O empreendimento inclui desde as intervenções na Alameda Virgílio Moreira, que foi totalmente duplicada, até o traçado da Avenida Perimetral, que desvia o tráfego pesado do centro da cidade. Trata-se de uma via de trânsito rápido, praticamente sem paradas, com 10.218 metros de extensão, que irá ligar o trevo de acesso principal a Irati até à Vila São João, desviando as ruas de congestionamento central, ao mesmo tempo em que dá acesso a elas. Este Eixo de Integração também irá permitir o acesso aos principais polos urbanos já implantados ou programados para o futuro, como os polos esportivo, cívico, de saúde, educacional e cultura. A “Linha Viva” prevê ainda, em toda sua extensão, sinalização de trânsito, sinalização de localização no quadro urbano, melhorias na iluminação, ciclovias e pista de caminhada compartilhadas (PREFEITURA MUNICIPAL DE IRATI, 2008).

**Figura 13: Avenida Perimetral**



**Fotos:** Prefeitura Municipal de Irati.2011.

Entre outras evidências do gradativo investimento do governo municipal, destinado às áreas centrais de Irati, está a instalação de semáforos modernos, além da intensificação na sinalização, tanto vertical quanto horizontal, na área central. Como podemos observar nas seguintes figuras:

**Figura 14: Sinalização vertical.**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011

**Figura 15: Semáforos Modernos.**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011.

**Figura 16: Sinalização horizontal.**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011.

Um ponto importante a ser ressaltado nestas obras é foco no trânsito de veículos, quanto os pedestres e os ciclistas enfatizam a falta de semáforos para pedestres, falta de sinalização horizontal nas ruas dos bairros e falta de calçadas.

Segundo Carlos (2007), “*As ruas têm sentido da normatização da vida — as placas, os semáforos indicam o sentido dos passos, o lugar do encontro orienta e determina o fazer, bem como o modo de percorrê-las*”. (p.5, grifo do autor).

De acordo com a Prefeitura municipal de Irati (2011):

A nova sinalização vai desde a rotatória da Rua Dona Noca, passando pela Rua Fioravante Slavieiro, Rua Conselheiro Zacarias, Avenida Perimetral João Stoklos, Rua Armando Laars, Avenida Getúlio Vargas e seu prolongamento até o Conjunto Fernando Gomes. O projeto é uma parceria entre a prefeitura municipal, Ministério do Turismo e Caixa Econômica Federal. Estão sendo instaladas 28 placas de aço, refletivas, com tamanho de 2,0x1, 0 metros e duas placas de 3,0x1,5 metros. As placas atendem normas do Código de Trânsito Brasileiro e EMBRATUR, através de seu Guia Brasileiro de Sinalização Turística. O projeto que está sendo desenvolvido na Linha Viva também teve aprovação do Conselho Municipal de Trânsito. Este investimento faz parte do planejamento do sistema viário de Irati, que vem sendo executado há vários anos e que já modificou significativamente a realidade por meio de diferentes ações [...].

A sinalização contribui para uma maior informação dentro da cidade e os semáforos organizam o trânsito. Além das placas, outra ação que vem sido mencionada pela PMI é a colocação de espelhos côncavos nos principais cruzamentos.

O secretário municipal de Arquitetura, Engenharia e Obras, Diógenes Ditrich(2011) argumenta:

[...] que pelo fato de Irati não ser uma cidade planejada, diversos cruzamentos não se dão em 90 graus, o que obriga os motoristas a avançarem sobre a faixa de pedestres para ver se é possível a travessia. “Com os espelhos não haverá mais esta necessidade de avançar”, contando que tais melhorias estão sendo programadas para vários pontos da cidade [...]<sup>22</sup>.

Já as mudanças de sentido realizadas nas vias centrais, bem como a construção de rotatórias visam um melhor fluxo de veículos, definindo vias de tráfico rápido (tornando-as de mão única, para “ganhar mais espaço”).

Entretanto, a alteração do sentido dessas vias tem causado estranhamento por parte da população, pois foram muitas ruas que sofreram esta alteração.

A Rua 15 de Novembro sofrerá a maior alteração, no trecho entre a Doutor Munhoz da Rocha até a rotatória da 19 de Dezembro, que deixará de descer, para subir [...]. Outra alteração na área central visando melhorar o fluxo de veículos será a ampliação do binário da Munhoz da Rocha, ou seja, do trecho que possui mão única.

---

<sup>22</sup> Assessoria Prefeitura de Irati. **Rua 15 terá outro trecho de sentido único**. 16/02/2011. Disponível em: <http://home.radionajua.com.br/FM/noticia>.

O tráfego de veículos na Munhoz terá sentido único também entre a Carlos Thoms e a XV de Julho, assim como já ocorre em grande parte desta via. A Rua Coronel Emílio Gomes também terá sentido único até a Carlos Thoms, ampliando em uma quadra o binário – assim como na Munhoz da Rocha, o novo trecho de mão única na Coronel Emílio Gomes será entre a XV de Julho e a Carlos Thoms. O trecho da Rua Coronel Grácia entre a Munhoz da Rocha e a Coronel Emílio Gomes também sofrerá alteração, deixando de ser mão dupla para somente descer. (PREFEITURA MUNICIPAL DE IRATI, 2008).

Essa situação pode ser visualizada melhor no mapa7, que apresenta as alterações no sentido das vias:

**Mapa 7: Alterações no sentido das ruas do centro.**



**Organização:** Rosiléia Alves dos Santos. 2012.

Diante do mapa exposto são visíveis as grandes mudanças realizadas no sentido das vias, bem como a quantidade excessiva de ruas alteradas. Isso pode ser observado também ao se dar uma volta pela cidade. Pois não é difícil visualizar as placas que informam as mudanças recentes, no sentido das vias, como é o caso da Rua Coronel Pires, que tinha os dois sentidos (tanto subia, quanto descia). Com as mudanças agora, ela se encontra em sentido único (somente sobe). (Observar a figura 18 abaixo). Segundo o secretário municipal de Arquitetura, Engenharia e Obras, Diógenes Dietrich (2011), “esta mudança é parte do projeto de

implantação do sistema de binários. As mudanças estão acontecendo por etapas, a partir de um planejamento que tem por objetivo possibilitar maior integração no sistema viário”<sup>23</sup>. No entanto, essa intensa revitalização das vias, como é chamada pelos responsáveis, tem gerado críticas por parte da população, dividindo opiniões.

**Figura 17: Rua Coronel Pires, mudança de sentido.**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011.

Não é de hoje que a população reclama das mudanças que vêm sendo realizadas nas vias de trânsito no âmbito central, da cidade de Irati. Uns reclamam das rotatórias que são muitos cruzamentos, ou em ruas que são desapropriadas. Entretanto, a mudança do sentido das vias é a principal reclamação entre os moradores. Essa realidade foi aguçada por uma enquete realizada através de um dos meios de comunicação mais fortes em Irati (o rádio). Na qual, a população pode expor o que verdadeiramente pensava, a respeito dessas mudanças no trânsito de Irati.

Um morador do bairro Dalegrave diz:

---

<sup>23</sup>**Fonte:** Prefeitura de Irati. **Rua 15 terá outro trecho de sentido único.** 16/02/2011. Disponível em: <http://home.radionajua.com.br/FM/noticia>.

Tá certo que eles tão fazendo coisas para melhorar, mas ainda não foi benéfico, por enquanto. Próximo da igreja dos ucranianos é uma mão só. Imagina o pessoal que mora lá de uma esquina para outra tem que fazer uma quadra para sair da sua própria residência.

Na fala desse cidadão, ficam evidentes as consequências dessas mudanças para os cidadãos, os quais, em sua maioria, reclamam que gastam muito tempo dando voltas na cidade, tentando achar um lugar mais próximo de seu destino, sem se deparar com um “sentido proibido”.

A opinião dos comerciantes, dono de panificadora na Rua 19 de Dezembro diz:

É ruim só o que desce o pessoal automaticamente já comprou lá em baixo, então é ruim. A questão de ser uma coisa nova, revitalização sempre é bom, agora se isso é necessário tem que ver [...].

Comerciante da Rua 19.

Os clientes reclamam muito da mudança de mão porque fica complicado para quem vem na mão contrária parar. O movimento diminuiu muito e tem comerciantes que estão mudando daqui. O calçamento eu acho que não prejudica nada.<sup>24</sup>

As mudanças ocorridas na cidade de Irati parecem ter impacto contraditório na prática, pois na teoria, elas deveriam beneficiar a população agilizando o trânsito. Todavia, elas se apresentam como um entrave, até mesmo para os motoristas que, sem dúvida, são o público alvo desse planejamento. Um sinal disso é a dificuldade de se estacionar; outro item cogitado são as inúmeras lombadas elevadas existentes, nas vias de fluxo rápido (figura 18), até os pedestres se sentem insatisfeitos com a implantação das inúmeras faixas elevadas, ressaltam que a cidade precisa mesmo é de calçadas bem conservadas.

---

24 Entrevistas concedidas para a enquete Rádio Nájua, 20/12/2011. Disponível em: [home.radionajua.com.br/FM/noticia](http://home.radionajua.com.br/FM/noticia). Acesso em: 02/02/2012.

**Figura 18: Travessia elevada Rua 15 de Julho.**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011.

A figura nos revela uma das mais mencionadas travessias elevadas na cidade. Isso se deve ao fato dela estar posicionada muito próxima de um semáforo como podemos observar no fundo da figura. Além disso, há uma rotatória na mesma rua, a poucos metros da travessia elevada. Sendo assim, podemos constatar três elementos de redução de velocidade, em poucos metros de uma mesma rua.

Em Irati desde a cogitada proposta de municipalização do trânsito que está prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O município passou a ter gerência sobre os assuntos relacionados ao trânsito. Com isso projetos que possibilitam esta municipalização foram apresentados como o Estacionamento Regulamentado (ESTAR), o Departamento de Trânsito de Irati (IRATRAN) que regulamenta a atuação. Não é um órgão próprio. (Vai estar vinculado à prefeitura, para onerar menos o município, em relação à estrutura), e criar a JARI (Junta Administrativa de Recursos de Infrações - vinculada a IRATRAN; detalha a criação de cargos de quem vai comandar a estrutura e também vai julgar os recursos interpostos pelos infratores), para este último a PMI precisa capacitar os guardas municipais.

[...] o prefeito de Irati, Sergio Stoklos, esteve em Curitiba para assinar o protocolo de intenções para o processo de municipalização do trânsito que transfere a administração do sistema de trânsito para o departamento local. Porém, alguns detalhes ainda impedem que a implantação da municipalização que começou a ser discutida em 2010, seja finalmente concretizada. (**Municipalização do trânsito aguarda deliberação de esferas superiores**, 03/11/2011. Disponível em: <http://home.radionajua.com.br>. Acesso em: 02/02/2012).

Um dos principais enfoques que se dá a essa municipalização é o ESTAR (Estacionamento Regulamento), que está para ser implantado em Irati. Foi na sessão da Câmara Municipal do dia 8 de agosto de 2011 que os vereadores aprovaram o Projeto de Lei 162/2011 que altera os artigos 2º, 4º e 6º da Lei 3104/2010 referente ao ESTAR de Irati. Em entrevista concedida ao Programa Meio Dia em Notícias o procurador Silmar Ferreira Dietrich e o secretário municipal de Urbanismo, o engenheiro Diórgenes Dietrich, explicaram quais foram estas alterações.

Houve ampliação dos locais de estacionamento que serão regulamentados com a inclusão de novas ruas. O preço a ser cobrado pelo tempo de permanência dos veículos nas vagas regulamentadas também sofreu alteração e dobrou o valor: R\$ 0,50 – 30 min; R\$ 1 – 1 hora e R\$ 2 – 2 horas. Outra alteração foi o horário de dias úteis que antes encerrava às 19 horas e foi trocado, ficando das 9h às 18h, permanecendo sem alteração aos sábados, 9h às 13h, sem cobrança em feriados e domingos. **(Municipalização do trânsito aguarda deliberação de esferas superiores, 03/11/2011. Disponível em: <http://home.radionajua.com.br>. Acesso em: 02/02/2012).**

A questão do estacionamento também divide opiniões. Há aqueles que apóiam o ESTAR, pois segundo a população é muito difícil encontrar uma vaga para estacionar nas principais vias da cidade, devido aos veículos que ficam ocupando vaga o dia todo (isso é claramente observado nas imagens seguintes). Já outros reclamam, pois deixam seus veículos estacionados próximo ao seu trabalho, argumentam que são muitas ruas atingidas pelo ESTAR e questionam o preço.

Segundo uma trabalhadora que se utiliza de motocicleta para se locomover até o seu trabalho localizado na Rua Coronel Emilio Gomes, essa situação passa por outros problemas:

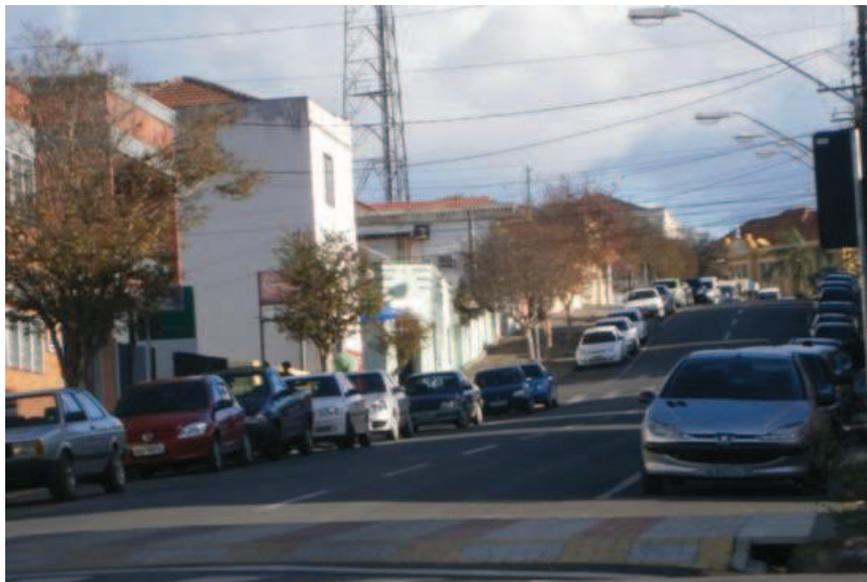
Atualmente é muito difícil de encontrar uma vaga para se estacionar um carro e na tentativa de aumentar essas vagas a prefeitura acabou tirando as vagas das motocicletas. Com isso, não se tem nem mais vagas suficientes para as motocicletas, que tem aumentado cada vez na cidade. Penso que deveria haver estacionamento próprio para motocicletas em todas as ruas do centro da cidade, pois na falta delas somos obrigados a estacionar nas vagas dos carros. E é o que tem acontecido, e isso pode ocasionar transtornos, pois fica muito fácil de outro veículo vir abater nas motos.<sup>25</sup>

A figura a seguir nos demonstra essa situação. Do lado direito da imagem, existia estacionamento para motocicletas. No entanto, observamos somente carros estacionados.

---

<sup>25</sup> Entrevista concedida no dia 28 de fevereiro de 2012.

**Figura 19: Falta de vaga para se estacionar na Rua Coronel Grácia**

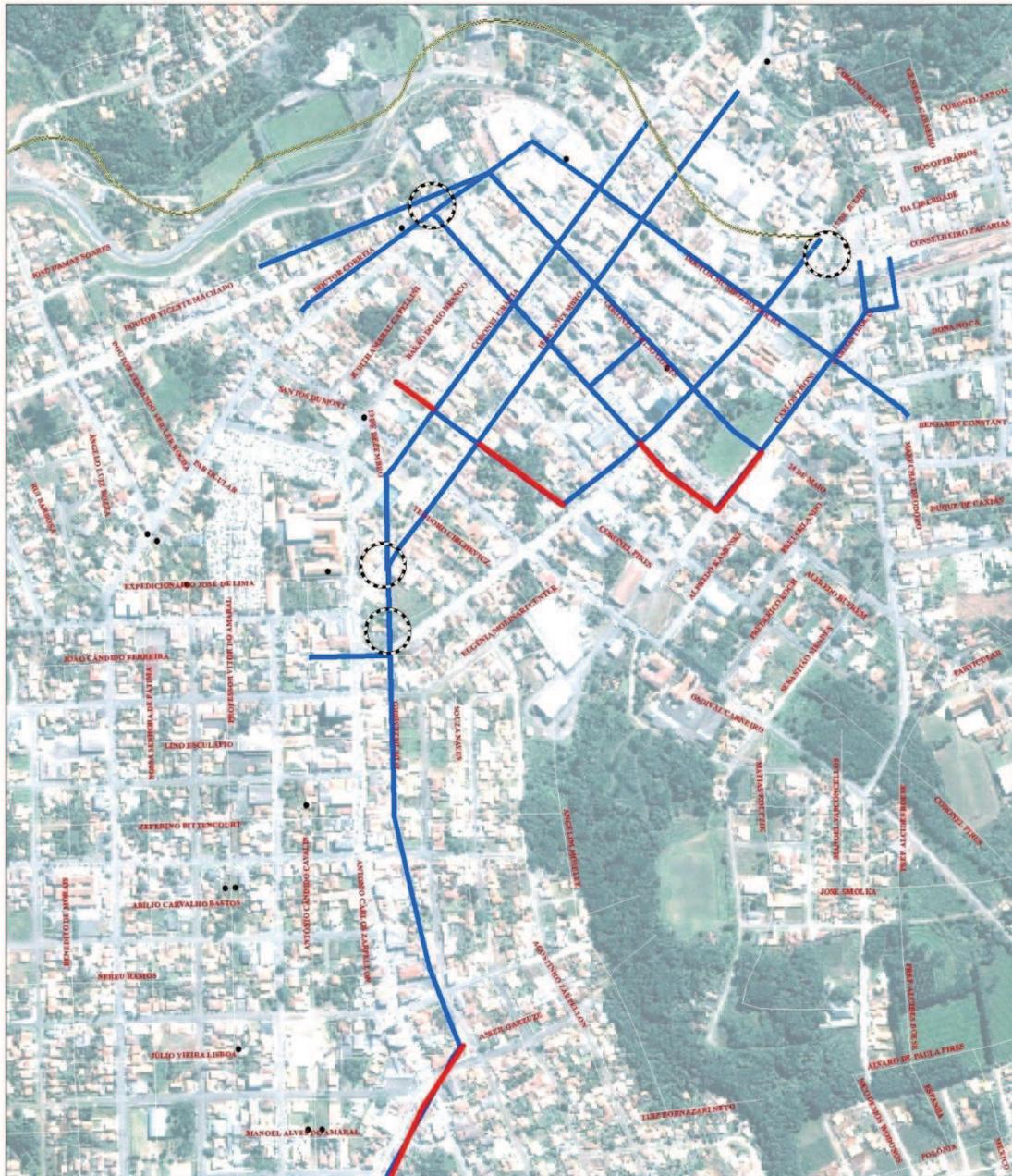


**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011.

O ESTAR ainda não foi implantado, mas já se tem projetos de como funcionará, para isso apresentamos a figura a seguir, que demonstra as ruas as quais serão atingidas pelo ESTAR.

Figura 20: ESTAR em Irati-PR.

ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO IRATI - PR



Legenda

- Ruas afetadas com a cobrança de ESTAR
- Estacionamento Regulamentado a ser implementado
- Futuras implantações do ESTAR
- Avenida João Stoklos
- Pontos de Ônibus existentes
- Rotatórias Existentes

Secretaria de Arquitetura Engenharia e Urbanismo

Mapa - Estacionamento regulamentado



Geoprocessamento: Sérgio Caetano

ABRIL 2010

Através desse mapa é possível visualizar, além da dimensão do ESTAR, sem dúvida, muitas ruas serão afetadas, também em amarelo podemos ver a avenida perimetral e algumas rotatórias implantadas.

A partir das mudanças realizadas no espaço urbano iratiense, principalmente, no âmbito do sistema viário, verificamos como está atualmente organizada a hierarquização das vias. Esta organização seria a justificativa para tantas mudanças, tentando atribuir às ruas as suas funções. Todavia, a população considera Irati como uma pequena cidade, que ainda não precisa de tantas mudanças drásticas, no seu espaço urbano.

Essas mudanças tanto de sentido das ruas, quanto a intensa construção de rotatórias, nos demonstram não somente a atenção excessiva da atual PMI com a área central da cidade, mas também evidência o descaso com os bairros e, principalmente, os problemas que essas mudanças tem acarretado diretamente no planejamento do transporte público da cidade prejudicando a rota das linhas e os pontos existentes devido às constantes alterações.

Sendo assim, claramente observado que o planejamento da circulação da cidade, somente se preocupou com o sistema viário sem levar em conta a organização do transporte público, tratando-o como um elemento à parte de seu planejamento. Nesse sentido, a população que depende desse tipo de transporte é atingida negativamente. Pois necessita de um transporte coletivo eficiente.

A hierarquização das vias, dentro da perspectiva do planejamento urbano poderia ser melhor aproveitada, viabilizando um transporte público de qualidade. O planejamento, segundo a definição de Ferrari é:

[...] um método de aplicação contínuo e permanente, destinado a resolver, racionalmente, os problemas que afetam uma sociedade situada em determinado espaço, em determinada época, através de uma previsão ordenada capaz de antecipar suas ulteriores consequências (FERRARI, 1991, p.3).

Nesse sentido, o sistema de circulação faz parte de um planejamento que engloba condições diversas, Segundo Duarte (2006):

Entre os elementos que participam da forma das cidades, as ruas são suporte, por excelência, da circulação urbana. Tomá-las como um elemento isolado, entretanto, significa abdicar do correto entendimento dos modos de produção/reprodução da circulação urbana [...]. (p. 31).

O sistema de circulação pode ser considerado como um organizador do trânsito e do sistema viário, incluindo as ações efetivadas pela prefeitura municipal de Irati, uma vez que determina a velocidade, o sentido de deslocamento e a sinalização (vertical ou horizontal), todavia apresenta uma inacessibilidade aos pedestres e ao transporte público que ficam em

segundo plano no atual planejamento da prefeitura. Portanto, o planejamento urbano deve levar em conta todos os elementos de deslocamento motorizados e não motorizados, essenciais na qualidade de vida do cidadão. Nesse sentido, estão os pedestres, os ciclistas e o transporte público. “A prioridade do veículo particular, em contraposição ao transporte de passageiros é evidente no Brasil: ela reflete tanto distorções de mentalidade e defeitos de planejamento” (SOUZA, 2005, p. 85).

A relação entre planejamento urbano e condições de mobilidade e acessibilidade da população é fundamental, com isso o Plano Diretor municipal de Irati demonstra a necessidade de um planejamento integrado ao planejamento dos transportes com intuito de melhor atender a população, organizando melhor o tráfego nas vias priorizando os itinerários, a fim de tornar mais acessível aos equipamentos de consumo coletivo. Daí a importância da articulação entre planejamento urbano e de transportes, reestruturando o sistema viário, a partir da organização do uso e ocupação do solo.

Segundo Pereira (2006):

A predominância do automóvel no espaço urbano é destacada a seguir por ser este, considerado um meio de deslocamento flexível e mais veloz em comparação às condições de transporte coletivo. O fato traz graves implicações, já que há uma disputa pelos espaços de circulação, por esse meio de transporte, gerando congestionamentos, aumento da poluição, necessidades de novas áreas para estacionamento e o uso bastante diferenciado, já que muitos o utilizam individualmente, enquanto o transporte coletivo pode atender a um número mais significativo de pessoas.

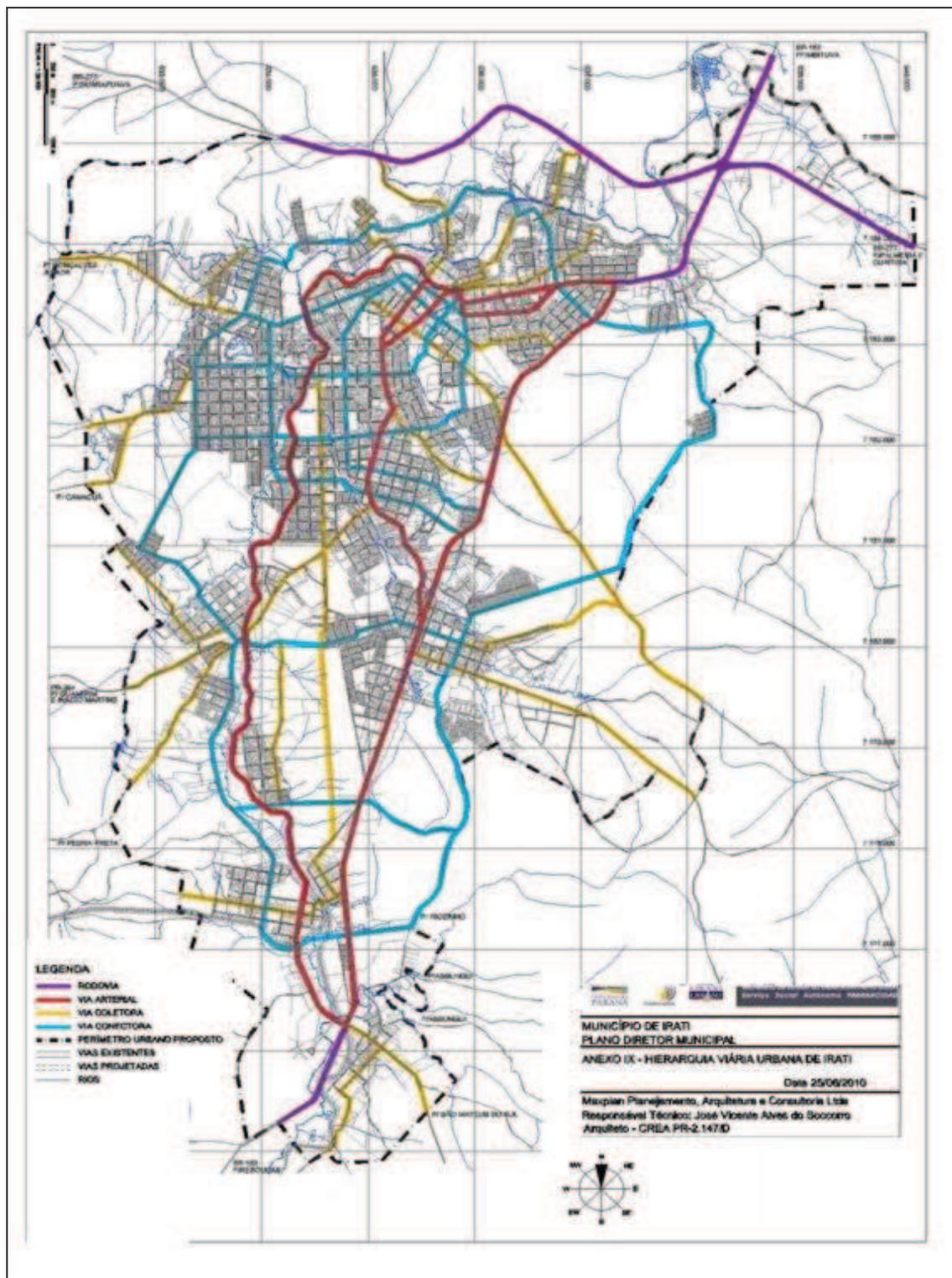
Diante do exposto, considerando a realidade iratiense nos deparamos com usuários do transporte coletivo insatisfeitos, que buscam outras formas de se deslocar, uma vez que o transporte coletivo por ônibus apresenta defasagem quanto à qualidade dos serviços oferecidos. Com isso, o transporte público vai perdendo sua clientela para os automóveis e motocicletas; conseqüentemente a frota dos veículos particulares aumenta, agravando cada vez mais os problemas em relação ao planejamento urbano da cidade.

É esta a questão que gira em torno da desigualdade na distribuição da mobilidade, da acessibilidade e da circulação urbana, que deriva de antecedentes históricos brasileiros. A excelência da infraestrutura destinada aos meios de veículos particulares, não inibe a responsabilidade das administrações locais de planejar e executar a prestação do serviço de transportes público a toda população<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> A realização de tantas obras durante a gestão municipal atual mostrou a prioridade da administração com questões de infraestrutura viária, onde foram investidos aproximadamente R\$ 11.628.500,63 desde o ano de 2005. Ficou claro que uma boa parcela de investimentos beneficiou uma parcela da população que possui maior renda, pois é esta que consome mais a área central da cidade, onde está concentrada e centralizada a maior oferta de serviços. (FERREIRA, 2008, p. 29-30).

Mapa 8: Hierarquização das vias



Fonte: Prefeitura municipal de Irati, 2010

Nesse sentido, nota-se que o capital investido na realização dessas obras durante esse período, beneficiou, sobretudo, o sistema viário da área central da cidade. Entretanto, como vetor contraditório está a despreocupação com os bairros, principalmente, os mais afastados nitidamente observados nas figuras seguintes, que demonstram o estado real das ruas localizadas nos bairros.

**Figura 21: Rua Bairro Alto da Lagoa.**



**Foto:** Marina Bartiechen.

**Figura 22: Rua Bairro Lagoa.**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos 2011.

Diante do exposto, elencando os espaços dotados de técnicas e infraestruturas e os não dotados desta infraestrutura, dentro de um mesmo espaço “as ruas têm o sentido da segregação social. Elas apontam a hierarquia social, através de uma hierarquia espacial marcada nas formas de uso.” (CARLOS, 2007. p. 54).

Nessa perspectiva, a seleção do espaço urbano, acaba originando espaços privilegiados (centro) e espaços menos favorecidos (bairros), ocasionando a fragmentação urbana. Assim, a produção do espaço urbano iratiense não se dá da mesma forma em todos os lugares, enquanto totalidade, sendo apropriada de diferentes maneiras pela sociedade. Segundo Ornat e Silva (2007) a fragmentação do espaço urbano “é materializada pela paisagem produzida pela justaposição dos diferentes usos do solo”, surgindo assim, os espaços valorizados e os menos valorizados.

Assim segundo Carlos:

O processo de produção da sociedade se, de um lado cria um espaço homogêneo, de outro, produz sua fragmentação que se concretiza de modo diferenciado. Essa situação, decorrência da contradição entre a produção socializada do espaço e sua apropriação privada, é a forma mais acabada daquilo que Lefebvre chamou da vitória do valor de troca sobre o valor de uso e que a meu ver esclarece a natureza do processo de fragmentação do espaço. (CARLOS, 2007, p.38).

Sendo assim, as ações de infraestrutura voltadas à área central caracterizam uma fragmentação do espaço urbano iratiense. No entanto, a administração local das cidades se faz por meio de uma “complexa rede de relações”. (CARVALHO, 2004, p. 63).

Nesse contexto de crescimento e ações do poder público municipal, podemos observar que a cidade teve um crescimento desordenado, que acarretou não somente a exclusão dos bairros mais periféricos, em relação às infraestruturas básicas. Mas também, na fragmentação do território urbano, em áreas valorizadas e áreas excluídas. Isso acarreta mais do que benfeitorias, acarreta no direito à mobilidade, que deveria ser igual a todos os cidadãos. Tanto de bairros nobres, quanto de bairros pobres.

O problema também perfaz a infraestrutura viária que além de ser voltada ao centro da cidade, privilegia os usuários de veículos particulares como carros e motos, enquanto que os pedestres e os deficientes físicos encontram cada vez mais dificuldades na travessia das rotatórias e vias de trânsito rápido, no que diz respeito aos usuários do transporte público, ficam a mercê de um planejamento ineficiente, que não tem conseguido se adequar às mudanças da cidade.

### **3. COTIDIANO E ACESSIBILIDADE: O USO E O NÃO USO DOS EQUIPAMENTOS COLETIVOS.**

A rua é lugar de passagem, de interferências, de circulação e de comunicação, ela torna-se, por uma surpreendente transformação, o reflexo das coisas que ela liga, mas viva que as coisas. Ela torna-se o microscópio da vida moderna. Aquilo que se esconde, ela arranca da obscuridade. Ela torna público. Finalmente a rua *ainda preserva o sentido do encontro*. Estes quase sempre referem-se aos finais de semana quando, em virtude da diminuição do tráfego de automóveis, é possível, às crianças brincarem em alguns lugares da cidade. Os parques e algumas praças são usadas nesse sentido. (CARLOS. 2007, p. 53, grifos da autora).

Diante da citação acima, explicitamos as relações de poder que a rua pode exercer no espaço urbano. Isso é notável na cidade de Irati, através dos investimentos destinados à infraestrutura central. Entre eles, além dos já mencionados anteriormente, como não citar as calçadas que passaram por constantes revitalizações. Mas somente as calçadas das principais vias da cidade que recebem diariamente um intenso fluxo de pessoas, ou calçadas próximas a praças, que já tem o objetivo de caminhadas e embelezamento do centro da cidade. A figura a seguir, nos demonstra esta situação.

**Figura 23: Calçadas ao redor da Praça Etelvina A. Gomes.**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011.

As calçadas são uma realidade de poucas ruas do centro da cidade. Muitos cidadãos reclamam que “não existem calçadas em Irati”, as poucas que existem no centro da cidade encontram-se muitas vezes em péssimas condições. Para quem circula a pé, além da alta velocidade de alguns veículos, é preciso conviver com a ausência de calçadas em várias ruas. Notório na figura a seguir, que demonstra o intenso fluxo de pedestres e veículos disputando o mesmo espaço.

**Figura 24: Pedestres dividem espaço com os carros na Avenida, pela ausência de calçadas**



Foto: Jornal Hoje Centro Sul, 2012.

É eminente a discussão sobre as mais variadas formas, usos e funções dos equipamentos públicos no contexto da cidade. Considerando tal pressuposto analisaremos os usos e não usos dos espaços e equipamentos públicos, sobretudo as praças, parques públicos e serviços hospitalares pela população iratiense. Para tanto, nos utilizamos das práticas socioespaciais cotidianas, estabelecidas nesses espaços, na área central, onde está concentrada a maior parte destes equipamentos.

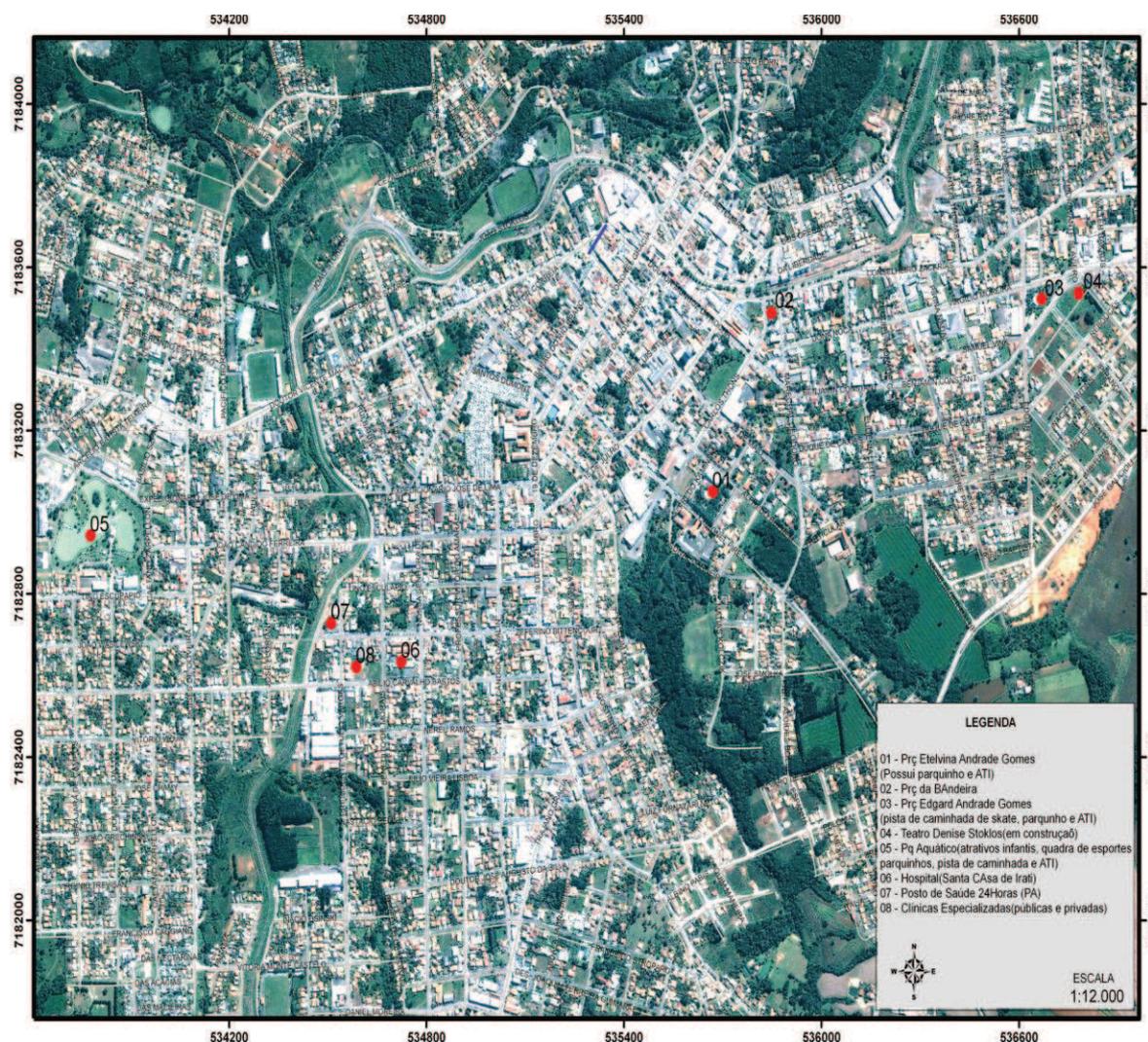
Preliminarmente, apontamos uma distribuição desigual dos equipamentos públicos, notadamente, nas praças, parquinhos e as Academia para Terceira Idade (ATIs) no espaço urbano. Esses espaços estão localizados no centro da cidade e bem estruturados como podemos verificar no quadro 2 e figuras das praças, enquanto em determinados bairros periféricos, quando existem áreas de lazer, não são dotadas de equipamentos, muito menos de manutenção e, na sua grande maioria, tornam-se espaços propícios para a ação de vandalismo, deixando parte dos cidadãos sem acesso a esses espaços de convivência. Seja por falta de acessibilidade ou por inexistência, já que esses espaços são escassos, na cidade de Irati.

O quadro e o mapa a seguir (página seguinte) ressalta nosso argumento em relação à localização dos equipamentos de uso coletivo<sup>27</sup> (área central) e sua escassez. É notável a pequena quantidade de equipamentos que oferecem lazer a população.

---

<sup>27</sup> Segundo Lojkin (1997) os meios de consumo coletivos se manifestam como formas de socialização capitalista por intervenção estatal (sendo esta a política de planejamento) que se dá por uma conjunto de tomada de decisões voltadas sob a lógica capitalista de produção.

**Mapa 9: Localização dos Equipamentos de uso coletivo**



**Organização:** Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

**Quadro 2: Informações sobre os equipamentos de uso coletivo.**

<b>Equipamentos de uso coletivo</b>	<b>Localização</b>	<b>Bairro (s)</b>
Praça Etelvina Andrade Gomes (possui parquinho e ATI).	Centro	Ouro Verde
Praça da Bandeira.	Centro	Rua. Coso. Zacarias Castelinho
Praça Edgar Andrade Gomes. (Pista de caminhada, pista de skate, parquinho e ATI).	Centro	Alto da Glória e Canisianas
Teatro Denise Stoklos (encontra-se em construção).	Centro	Alto da Glória e Canisianas
Parque Aquático. (Atrativos infantis, quadra de esportes, parquinhos, pista de caminhada e ATI).	Bairro próximo ao centro	Rio Bonito
Hospital (Santa Casa de Irati).	Centro	Rua. Zeferino Bittencourt
Posto de Saúde 24 Horas (P.A).	Centro	Rua Zeferino

		Bittencourt
Clínicas especializada (públicas e privadas)	Centro	Rua. Zeferino Bittencourt

**Organização:** Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

Esses locais estão disponíveis à população como área de lazer, pois ali existem aparelhos de ginástica para a terceira idade e demais pessoas, árvores e parque para as crianças. E à tarde os moradores dos bairros próximos (centro), como é o caso do Alto da Glória, Canisianas, Rio Bonito, Ouro Verde vão até esses espaços para fazer caminhada ou para aproveitar o que a praça oferece.

**Figura 25: Revitalização de praças (Praça Etelvina Andrade Gomes)**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011.

**Figura 26: Praça Edgar Andrade Gomes.**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

**Figura 27: Parque Aquático**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2012

A distribuição das praças nos mostra que elas se encontram na área central ou em bairros, nas proximidades do centro da cidade. Assim, com a sua localização concentrada e centralizada, fica claro que beneficia somente uma parcela da população: a que reside nos bairros centrais e, conseqüentemente, possui maior renda, perpassando pela questão da desigualdade. Nesse sentido, a acessibilidade a estas praças deve ser ressaltada. Pois se torna cada vez mais difícil, a acessibilidade das crianças, dos idosos, dos pobres e dos portadores de deficiência física, levando a uma inacessibilidade deste público, até esses espaços.

Por consequência desse processo, os usos também são diferenciados, nos locais mais afastados da área central, a rua assume a função da praça, ou então, áreas livres acabam se tornando o campo de futebol, o local de lazer e do encontro, verdadeiras estratégias e usos diferentes de determinadas parcelas do espaço urbano, caracterizando-os como públicos. (PRADO, LOBODA, 2011, p. 52).

Em se tratando da existência e da distribuição dos Equipamentos de uso coletivo na cidade de Irati, partimos do princípio de que tais locais deveriam estar dispostos no espaço urbano com um mínimo de equidade, permitindo a acessibilidade, a esses espaços e equipamentos, aos diferentes estratos sociais. Nesse sentido, o acesso que aqui nos referimos não se refere apenas aos veículos motorizados, mas sim, pelos deslocamentos das pessoas por meio da caminhada, da bicicleta, entre outros.

Considerando o estudo do processo de produção do espaço urbano, seja a partir da mobilidade e do acesso do cidadão aos seus diferentes locais, seja do espaço público, ou então dos sistemas produtivos, temos tentativas que se somam no sentido de transpormos os obstáculos imanentes à dinâmica que se expressa na cidade atual, na busca pela compreensão das contradições presentes no espaço urbano, entre elas as ensejadas pelas relações sociais. (LOBODA, 2010, s/p).

Sendo assim, o planejamento urbano torna-se fundamental na definição dos interesses sociais, articulando esses interesses, bem como criando alternativas para a sociedade. Dessa forma, o planejamento deve assegurar a participação de todos os interessados na discussão e na tomada de decisões cumprindo seu papel democrático.

Trata-se de uma alternativa política (normativa) e também técnica. Nesse sentido, o planejamento urbano, enquanto instrumento do ordenamento territorial representa uma contribuição fundamental para a capacitação e o desenvolvimento sociopolítico da sociedade.

Portanto, pensar a mobilidade urbana é refletir sobre como se organizam os usos e as ocupações na cidade, enquanto totalidade, com intuito de garantir o acesso das pessoas aos bens e aos serviços que ela oferece (locais de trabalho, escolas, hospitais, igrejas e santuários, praças, parques e outros espaços públicos). Não se trata de, apenas, pensar os meios de transporte, o trânsito e os fluxos, em si, mas sim, pensar uma realidade em movimento, considerando os sujeitos como parte determinante no processo de produção e reprodução da cidade enquanto reprodução da vida. (LOBODA, 2010, s/p).

Sendo assim, a análise sobre o planejamento urbano da cidade e da distribuição dos equipamentos urbanos voltados para a saúde e o lazer, se respalda nas ideias apresentadas por Santos (1994, p.137) que diz que “cada período é portador de um sentido, partilhado pelo espaço e pela sociedade, representativo da forma como a história realiza as promessas da técnica”.

Dentro desse pensamento, o autor ressalta o atual período vivenciado pela sociedade como “a era do desenvolvimento técnico-científico-informacional no qual os objetos técnicos tendem a ser ao mesmo tempo técnicos e informacionais” (SANTOS, 1994, p.137). Com isso, o autor reforça a importância do planejamento. Nessa perspectiva, as pequenas cidades são impostas a novos desafios, tendo que conciliar a gestão da cidade com um planejamento eficiente, com vistas para um desenvolvimento socioespacial levando em conta a saúde, a educação e o lazer, enquanto dimensões essenciais para a reprodução da vida.

A distribuição de equipamentos de saúde, educação e lazer, vislumbra um planejamento urbano que considere a cidade enquanto totalidade. Caso contrário, pode acentuar as desigualdades de acessibilidade, no interior do espaço urbano.

Pois segundo Born, Moreira e Silva (2008, s/p):

O “direito” à mobilidade e à cidade transforma-se em um produto comercializado no mercado capitalista, que organiza-se esse “serviço público”, beneficiando a estrutura produtiva da sociedade e marginalizando os interesses populares.

Santos (2007) nos demonstra esta realidade e os diferentes valores expressos na atual sociedade, quando aponta a confusão feita entre cidadão e consumidor ao se tratar dos serviços de consumo coletivo como conquistas pessoais, quando deveriam ser direitos sociais.

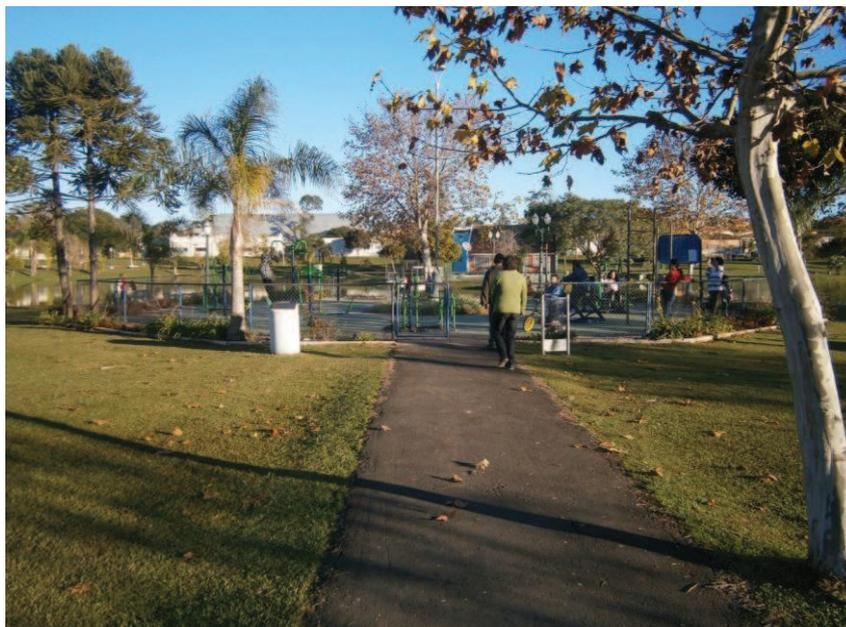
A modernização evidencia a desigualdade de oportunidades entre os cidadãos no mesmo espaço. O acesso à educação, à saúde, aos meios de comunicações, de transportes, entre outros. Esses elementos são essencialmente atribuições do poder público. No entanto, quando o poder público se associa aos monopólios e utiliza como argumento “o crescimento proporcionado pela difusão geográfica e social, ao se referir aos fatores de concentração, resultam em pobreza difundida e concentrada nos pontos de crescimento” (SANTOS, 2004, p. 280).

Para verificar a importância das atividades de serviços na cidade de Irati, analisamos as infraestruturas sociais e de bens sociais, através do ramo da saúde (os hospitais, laboratório e clínicas) e espaços públicos destinados ao lazer.

O acesso aos equipamentos de natureza social (saúde e educação) é mais dificultado quanto menor for a cidade e seu papel frente a escala regional, ainda sim, mais acentuado no momento em que a localização no espaço urbano se mostra marginalizada nas periferias e quando o poder de consumo é impossibilitado pela renda. As cidades buscam concentrar o maior número de serviços, especializados e de grande complexidade, a fim de aumentar sua influência num espaço regional. (CASTILHO. 2010. s/p.)

A distribuição espacial dos postos de saúde, dos hospitais, dos equipamentos de educação estaduais, das praças e parques na cidade de Irati, nos permite constatar que há áreas desprovidas de serviços essenciais à vida social como é o caso dos bairros mais afastados do centro. Nesse sentido, podemos citar o exemplo das ATIs (Academia para Terceira Idade) que estão localizadas, somente nas praças situadas no centro<sup>28</sup> (ver tabela 3).

**Figura 28: ATIs no Parque Aquático.**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2012

Os estabelecimentos de comércio (supermercados, lojas, restaurantes, etc.) e os serviços estaduais e federais (bancos, previdências e núcleos regionais da educação, da

---

<sup>28</sup> Os Espaços Públicos conforme define Gomes (2005, p. 252) são locais que nos oferecem a possibilidade de conviver com outras pessoas de maneira distinta sem que haja uma uniformidade de interesses. Destaca também que o espaço é “base e condição fundamental para a experiência da liberdade individual, vivida dentro de uma coletividade”. (LOBODA e PRADO, 2011, p. 56).

agricultura, entre outros), são atividades imprescindíveis para as interações espaciais e para a reprodução da vida de um cidadão, evidenciando a concentração de capital.

Nesse sentido, observamos a concentração desses serviços no centro da cidade, o que implica no desuso dos espaços públicos pela população mais empobrecida e na dificuldade de mobilidade e acessibilidade desses cidadãos até estes locais. Bem como a falta de assistência destas pessoas, em se tratando do acesso a saúde.

Entre outras evidências do elevado investimento da PMI, nas áreas centrais estão a implantação e revitalização dos espaços públicos localizados no centro da cidade, como foi analisado anteriormente. Esse fato tem impulsionado diretamente na valorização das áreas próximas a esses locais, privilegiando nitidamente interesses, deixando de lado os interesses coletivos.

### **3.1. A circulação urbana e o transporte coletivo segmentário em Irati-PR**

*A rua pode ter o sentido de passagem, apenas enquanto meio — de manhã o que vemos pelas ruas desde as primeiras horas do dia é um grande fluxo de trabalhadores, que meio acordados, meio sonolentos, se dirigem ao trabalho. (CARLOS, 2007, p. 53, grifo do autor).*

Com a complexificação da civilização capitalista, o transporte público se tornou uma das principais questões urbanas atrelados à necessidade de circulação (uma função), de mobilidade e de acessibilidade. Para tanto, faz-se necessário um planejamento adequado e a construção de infraestruturas que deem suporte para essa efetivação, desafiando as atuais gestões públicas, em proporcionar a acessibilidade necessária para as atividades urbanas.

Sem dúvida, podemos dizer que o transporte público, através da realização do deslocamento de pessoas, exerce uma forte influência nos âmbitos sociais<sup>29</sup> e econômicos da cidade. Pois “a necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias na sociedade. Adicionalmente a circulação<sup>30</sup> está ligada aos fatores de mobilidade e acessibilidade [...]” (VASCONCELLOS, 2001).

---

<sup>29</sup> “A Viabilização do transporte público com qualidade é fator de desenvolvimento social e possibilita um equilíbrio entre o uso dos transportes públicos e dos carros particulares. Isso evitaria os grandes congestionamentos e a perda de tempo e dinheiro para a população em geral.” (Disponível em: <[http://www.blograizes.com.br/transporte - público](http://www.blograizes.com.br/transporte-p%C3%BAblico)>. Acesso: 16/09/2009).

<sup>30</sup>“O verbo circular (do latim *circular*), por analogia com a forma geométrica do círculo, contém a sugestão de um movimento sem fim. Ou melhor, presume a possibilidade de um retorno ao ponto de origem, a partir do qual se reiniciará o processo [...]. Nesse sentido, pode-se afirmar que a circulação urbana implica na reversibilidade

Por volta de 1750, um dos principais meios de transporte, era a carruagem movida por tração animal a uma média de velocidade de 12 quilômetros por hora. Era capaz de transportar oito passageiros e o cocheiro. Aos poucos, essa ideia foi passando por inovações: carruagem em trilhos ainda por tração animal, carruagem a vapor<sup>31</sup>, carruagem elétrica etc. (bondes), até se chegar ao ônibus, uma evolução técnica, a partir do automóvel e do bonde. Isso ocorreu, somente, no século XX. Nunes (2007) apresenta uma abordagem histórica a respeito do “transporte coletivo por ônibus”. Para o autor, somente em 1825 é que teve início a preocupação com esse tipo de transporte.

Em 1825, um concessionário de uma casa de banhos localizada a cerca de dois quilômetros de Nantes, notando a escassez de fregueses, devido à distância, lembrou-se de oferecer condução aos moradores e usuários de seu estabelecimento. Colocou em tráfego um carro comprido, com dois bancos paralelos, puxado a cavalo, cujo percurso ia do centro da cidade de Nantes até a casa de banhos. Essa invenção fez tanto sucesso que em pouco tempo a maior parte dos passageiros a utilizava apenas para se locomover de um lugar a outro, sem intenção de usar a casa de banhos. Isso levou o concessionário a fechá-la e manter apenas o carro, mediante cobrança de passagens. Diz-se que por essa época existia em Nantes um negociante de chapéus chamado Omnes, muito procurado na cidade. Naquele tempo as casas não possuíam números e o comércio usava, para o conhecimento de seus fregueses, tabuletas mais ou menos engenhosas. Assim, o Sr. Omnes, para atrair a freguesia, mandou escrever estas palavras na frente de seu estabelecimento: “OMNES – OMNIBUS”, ou seja, OMNES PARA TODOS. Como as viaturas do concessionário saíam da frente desse estabelecimento, o povo associou a palavra omnibus a elas e o nome pegou (NUNES, 2007. s/p).

A evolução das inovações tecnológicas, nos sistemas de transportes e de circulação otimizou a ampliação da mobilidade urbana, através da implementação do transporte público.

No entanto, de acordo com Pereira (2006), entre os períodos de 1930 e 1900 o custo dos transportes era muito elevado e além das tarifas altíssimas possuíam horários inadequados. Isso fez com que somente a burguesia utilizasse o transporte coletivo, enquanto que os trabalhadores deslocavam-se em sua grande maioria a pé ou através de bicicleta. A partir da eletrificação e da municipalização dos transportes coletivos, bem como da “inclusão de trólebus”,<sup>32</sup> houve uma redução nos custos do transporte, possibilitando uma maior utilização desse meio, o que permitiu a ampliação dos limites espaciais das cidades industriais. (PEREIRA, 2006. s/p).

---

dos recursos espaciais sobre um eixo temporal irreversível.” (DUARTE, 2006, p.30-31).

<sup>31</sup> “Mas o primeiro ônibus a motor a combustível do mundo que se tem notícia foi criado em 1895, por Carl Benz. Por muitos anos a indústria automobilística utilizou-se dos chassis de caminhões para basear sua arquitetura voltada ao transporte coletivo. Nesse período, o principal transporte coletivo utilizado era o trem. No Brasil, utilizou-se do bonde com tração animal até meados de 1900” (NUNES, 2007. s/p).

<sup>32</sup>Foi um tipo de ônibus utilizado na época, que funcionava com eletricidade.

O modo de produção fordista acentuou a necessidade de maior espaço para o desenvolvimento das funções produtivas, fazendo com que a localização da população urbana passasse do centro para as periferias, acarretando em mudanças estruturais.

Dentro desse contexto, Guerrero (2003) retrata a questão da estrutura urbana e da mobilidade entre residência e trabalho. Enfatiza os deslocamentos, bem como a oferta de transportes no século XIX, através da utilização da tração animal, das caminhadas e, posteriormente, com a utilização do *ómnibus*, como meio de transporte urbano.

La demanda de movilidad se hallaba directamente condicionada por la reducida oferta y por la estructura espacial de las ciudades. A grandes rasgos la forma espacial de la ciudad preindustrial se configuraba como unidad orgánica, compacta, muy bien delimitada, con alta densidad de población, cuyo interior encontraba una alta integración entre amplia variedad de funciones (tanto residenciales, como comerciales y de producción); además comprendía distintos estratos sociales, presentando, en cuanto a subdesarrollo en el espacio, una forma orgánica, común entramado urbano generalmente complejo formado por calles angostas (GUERRERO, 2003, s/p).

Sem dúvida o transporte coletivo é um dos elementos fundamentais do desenvolvimento econômico e social de uma cidade, devido à estreita relação com a mobilidade da população no espaço urbano. Isso se dá pela articulação no espaço de circulação de ônibus coletivo através do atendimento às linhas em diversos bairros, mas principalmente por ser um meio da reprodução social e de circulação do capital. Enquanto mercadoria “força de trabalho”, pessoas utilizam o transporte para reproduzir-se enquanto ser humano e trabalhador, mas também promovem a reprodução capitalista.

O sistema de circulação apresenta condições diversas de utilização quando comparado a outros meios coletivos de consumo [...], ele pode ser apropriado tanto coletiva quanto individualmente. O transporte público envolve uma socialização da infraestrutura (vias) e dos meios de transportes (veículos), ao passo que o transporte individual envolve não só a mesma socialização da infraestrutura, mas também a privatização do meio de transporte [...]. Portanto, a apropriação real do sistema de circulação é caracterizada por diferenças enormes entre as pessoas, classes e grupos sociais, que sempre revelam contrastes sociais e políticos [...] (VASCONCELLOS, 2001, p. 85).

Em Irati, o transporte público é bastante problemático tanto em sua gestão de fluxos, quanto no que tange aos benefícios aos usuários. Pois os fluxos do transporte são mal organizados e mal distribuídos, havendo uma ausência de articulação entre as rotas das linhas ofertadas. O meio de transporte coletivo de Irati está essencialmente voltado para priorização central, a julgar pelo intenso fluxo de veículos disponíveis nas principais ruas da cidade. Assim os seus reais usuários das regiões mais afastadas do centro são mal atendidos devido à restrição dos horários e da indisponibilidade das linhas.

Sendo que o transporte promove interações espaciais<sup>33</sup>, e que deveria melhorar a estrutura do sistema de circulação no qual o transporte público visa o atendimento de qualidade aos usuários, agindo de acordo com as necessidades da população usuária. Assim como se adequando a melhorias técnicas do atual período, e normativas no âmbito de um bom planejamento de transporte.

A cidade de Irati historicamente esteve ligada às relações que a ferrovia possibilitou. Entre elas, o crescimento da malha urbana e seu crescimento demográfico. Em princípio, o principal meio de transporte da região era o trem que ligava Guarapuava a Ponta Grossa, passando pelo bairro Engenheiro Gutierrez e pelo centro de Irati. Entretanto, esse meio de transporte não estava suprindo as necessidades da população que crescia gradativamente. Com isso o poder público optou por realizar uma reforma urbana.

A reforma que foi realizada na cidade, com a abertura de novas ruas e estradas, melhorava a circulação das áreas próximas ao centro, porém nas áreas distantes do centro, o deslocamento era possibilitado pela ferrovia, que ao mesmo tempo em que era um grande corredor de escoamento das produções extrativistas, era responsável pelo deslocamento da população que vivia na cidade e daquela população que era oriunda de outros lugares e que passavam por Irati. (RUTKOVSKI, G.J. SILVA JUNIOR, R. F, 2010, p.183).

Outro meio utilizado pelas pessoas em Irati, além do trem eram as carroças (ver figura 31). Entretanto, a gradativa expansão do tecido urbano acarretou na dificuldade de deslocamento enfrentada pela população local, que precisava se deslocar ao centro da cidade, para diversas atividades. Tornando o trem e as carroças um meio inviável, pois necessitava-se de um meio de transporte mais rápido. Com isso, se fez essencial uma alternativa de deslocamento coletivo.

---

<sup>33</sup> Pois “considera informações com base em um único indicador, o qual é admitido como sendo capaz de descrever de modo sintético o conjunto ou grande parte do conjunto das interações espaciais” (CORRÊA, 2006, p. 292).

**Figura 29: Carroças**



**Fonte:** FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S, 2008.

Pensando numa alternativa que viabilizasse o transporte da população dos bairros para o centro comercial de Irati, surge o primeiro transporte coletivo urbano na cidade “a Viação Arilur, hoje Transiratiense (...). No começo faziam o transporte utilizando kombis. Os primeiros ônibus foram adquiridos em 1972”. (FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S. 2008. p. 212).

Essa empresa se organizou em torno das estações ferroviárias, que na época tornaram-se centros comerciais da cidade e região, concentrando assim grande número de pessoas. A Viação Arilur LTDA, logo expandiu seus serviços para fora do município, para as cidades próximas como Rio Azul, Mallet e Rebouças, originando um transporte intermunicipal.

Foi em 1972 que os sócios venderam as linhas intermunicipais para outra empresa e passaram a operar somente dentro da cidade de Irati, com duas linhas que conectavam dois bairros periféricos ao centro da cidade, sendo as linhas do Riozinho até Escola Francisco Vieira de Araújo e a linha da Lagoa até a mesma escola. Todavia, com o crescimento da cidade surgiam novas necessidades de deslocamentos, desencadeando assim, novos fluxos de transportes, o que tornava essencial a ampliação do número de linhas existentes e construir novos itinerários para suprir a demanda existente. A necessidade de se atuar com novas linhas dentro da cidade, acarretou na venda da empresa que operava no transporte coletivo no ano de 1985. “Em 1º de novembro de 1985, o paulista João Zwar e Josué Ribeiro, natural de Barueri, grande São Paulo, compraram a empresa e trouxeram novos

veículos para operar a condução coletiva”. (FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S. 2008. p. 212).

Na década de 1990, a demanda pelo transporte público pois as populações que viviam nas áreas periféricas necessitavam cada vez mais se deslocarem para o centro, e isso só se materializou quando foram colocadas em atividades duas novas linhas: Rio Bonito e Alto da Lagoa. (RUTKOVSKI, G.J. SILVA JUNIOR, R. F. 2010. p.184).

A intensa expansão do tecido urbano nesse período, fez com que surgissem novos bairros e loteamentos na cidade. Entre eles, estão os bairros Fragatas, Marcelo, Camacã e Vila Matilde. Esse foi um dos principais motivos que impulsionaram a reforma na organização das linhas existentes e para a criação de novas linhas de transporte coletivo, no fim da década de 1990.

“No ano de 2002 foi criada uma linha que percorria os bairros do Jardim Planalto, Pedreira, Marcelo e Camacã. Porém, o baixo fluxo de passageiros e o vandalismo nos veículos foram responsáveis pela sua desativação”. (RUTKOVSKI, G.J. SILVA JUNIOR, R. F. 2010. p.185). Mas em 2003, foi concretizada a idéia de conexão entre bairros com a criação e efetivação da linha Interbairros, que a principio ligava os bairros Lagoa, Fernando Gomes, Vila São João e Rio Bonito. Atualmente, devido à criação de novos bairros, bem como a grande demanda se reorganizou novamente esta linha, que atua nos bairros Vila Raquel, Daniel Bin, Joaquim Zarpellon, Vila Matilde e São Francisco, deixando de circular pelos bairros que atendia.

Atualmente a cidade de Irati conta com apenas uma empresa que faz o transporte coletivo (ônibus) de pessoas no centro e nos bairros, a Transiratiense (Viação Arilur LTDA). A Transiratiense vem atuando em Irati desde 1985, porém na atual conjuntura do período em que vivemos este meio de transporte vem apresentando alguns problemas, apontados pela população.

Essa empresa, em função da falta de concorrência, negligencia o conforto e o bem-estar aos usuários, tendo o pleno apoio da prefeitura municipal, uma prefeitura totalmente voltada ao planejamento da circulação dos automóveis. As condições dos veículos são precárias, pois existem veículos com 20 anos e até mais rodando nas ruas da cidade. Além disso, seu planejamento não inclui ações voltadas à acessibilidade. As linhas possuem fraca articulação e os pontos são mal distribuídos. Nessa perspectiva, não caberia somente à empresa realizar esse planejamento, mas principalmente ao poder público, apresentando

projetos e serviços complementares, que beneficiem os usuários e minimizem os problemas existentes.

Segundo Caiafa (2007, p. 21) essa expansão urbana que se deu e se dá nas cidades “é inseparável do desenvolvimento do transporte coletivo”. No processo de crescimento de Irati, o transporte público não se desenvolveu no mesmo ritmo, sendo bastante debilitado, especialmente, nos bairros periféricos. O fato de haver apenas uma única empresa atuante na cidade faz com que o serviço seja deficiente. Também há o desinteresse do poder público, em elaborar melhorias no transporte.

Evidenciamos esse fato, através do planejamento do sistema de circulação da prefeitura, que é notório a falta de um planejamento de transporte. “Esse planejamento deve contemplar as necessidades regionais por energia, educação, saúde, moradia, saneamento básico, estrutura viária, políticas de preservação ambiental, segurança e controle populacional das áreas, atividades comerciais e industriais, além do fomento do setor de serviços” (DUNHAM, 2009) o “nível de serviço deve ser representado pelas condições médias ofertadas aos usuários em termos de ocupação média dos veículos (conforto), das possibilidades efetivas de embarque [...] da confiabilidade e da qualidade da sinalização e informação disponíveis aos usuários” (VASCONCELLOS, 2001.p.92).

O sistema de transporte coletivo da cidade na última gestão não foi atendido. Reeleito o prefeito está em seu segundo mandato, e inúmeras foram as propagandas eleitorais visando a melhoria do planejamento viário da cidade (entre elas a criação de um terminal que fizesse a conexão entre as linhas, previsto no plano diretor da cidade). No entanto, o serviço de transportes público ainda não é visto como elemento essencial pelo poder local, apesar de ser responsável pelo transporte de boa parte da população iratiense.

Tendo como base os apontamentos destacados, podemos evidenciar a importância da mobilidade para o funcionamento de todo o sistema urbano, bem como para a reprodução social, uma vez que os indivíduos necessitam realizar constantes deslocamentos para satisfazer necessidades, que também fazem parte dessa reprodução. Sabemos, porém, que a efetivação dessa mobilidade nem sempre acontece de forma adequada, estando relacionada com inúmeras determinações políticas, sociais e econômicas.

Tendo em vista esses argumentos, uma das medidas fundamentais para propiciar maior acessibilidade dentro da cidade é ampliar as oportunidades de uso do transporte público, principalmente pela população mais carente, que se encontra distanciada das áreas centrais, que são melhores servidas de serviços e meios de consumo coletivo.

Dentre muitas melhorias, seria interessante se houvesse reduções das tarifas de transporte nos horários de pico para beneficiar a classe trabalhadora, bem como uma maior disponibilidade e distribuição de veículos. A redução das tarifas, um maior conforto, rotas bem planejadas, conexão entre linhas, maior velocidade e flexibilidade de horários, fariam com que o transporte coletivo fosse mais atrativo, podendo contribuir para uma menor utilização do transporte individual e privado, o que implicaria na melhoria do tráfego iratiense e conseqüentemente do transporte público.

Consideramos que é necessária e urgente a efetivação de políticas públicas de transporte urbano que permitam a acessibilidade dos cidadãos à cidade para a realização das suas mais diferentes atividades que se encontram dispersas pelo espaço urbano. Sabemos que a maior determinante é a diferença de renda, portanto, uma das medidas que poderiam viabilizar a acessibilidade é a diferenciação de tarifas de acordo com o poder aquisitivo da população. Os de menor renda precisam receber subsídios para utilizar o meio de transporte público, que deve ser eficiente e atender à demanda existente, de modo a tornar-se mais atrativo que os meios de deslocamento privados. Assim, ocorrerá a redução dos inúmeros problemas que são gerados com a presença massiva do automóvel. (PEREIRA, 2006. s/p).

A professora de ensino fundamental Neuza <sup>34</sup>, relata em entrevista concedida;

Que não há diálogo entre a prefeitura municipal e a empresa que fornece o transporte coletivo, não se pensa em conjunto para um bem comum. Deveria haver concorrência na prestação deste serviço, uma concorrência entre empresas. Esse monopólio prejudica os usuários, com a existência de uma tarifa muito alta, considerada cara aos padrões do serviço, pois não se vê melhorias, não há conexão entre as linhas, além linhas mal distribuídas.

A professora também relata que os horários são restritivos e mal distribuídos. Ela menciona a importância de se haver um terminal na cidade o que facilitaria muito a acessibilidade entre os lugares (bairros). Pois muitos bairros não contam com este serviço, assim como também se equilibraria o valor da tarifa, podendo o usuário se deslocar de um lado para o outro da cidade, sem precisar pagar duas tarifas.

As questões que envolvem o preço da tarifa são sempre bem enfatizadas pela população, seja usuário ou não deste meio de transporte. A auxiliar administrativa Anelise, conta que pega ônibus há mais de 10 anos, e até agora, segundo ela, a passagem só subiu, mas nenhuma melhoria foi realizada. Atualmente a passagem custa 2 reais 40 centavos. Observamos que no ano de 2008 a passagem custava 2,00 reais; no ano seguinte 2009 passou a custar 2 reais e 15 centavos. Já no último reajuste, a elevação do preço da tarifa foi de 11, 62% realizado em 2011, passando a custar 2 reais e 40 centavos<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Entrevista realizada no dia 15 de outubro de 2011.

<sup>35</sup> KERNICKI, Edilson. Viação explica aumento na tarifa de ônibus. **Jornal Hoje CentroSul**, 03 de agosto de 2011.

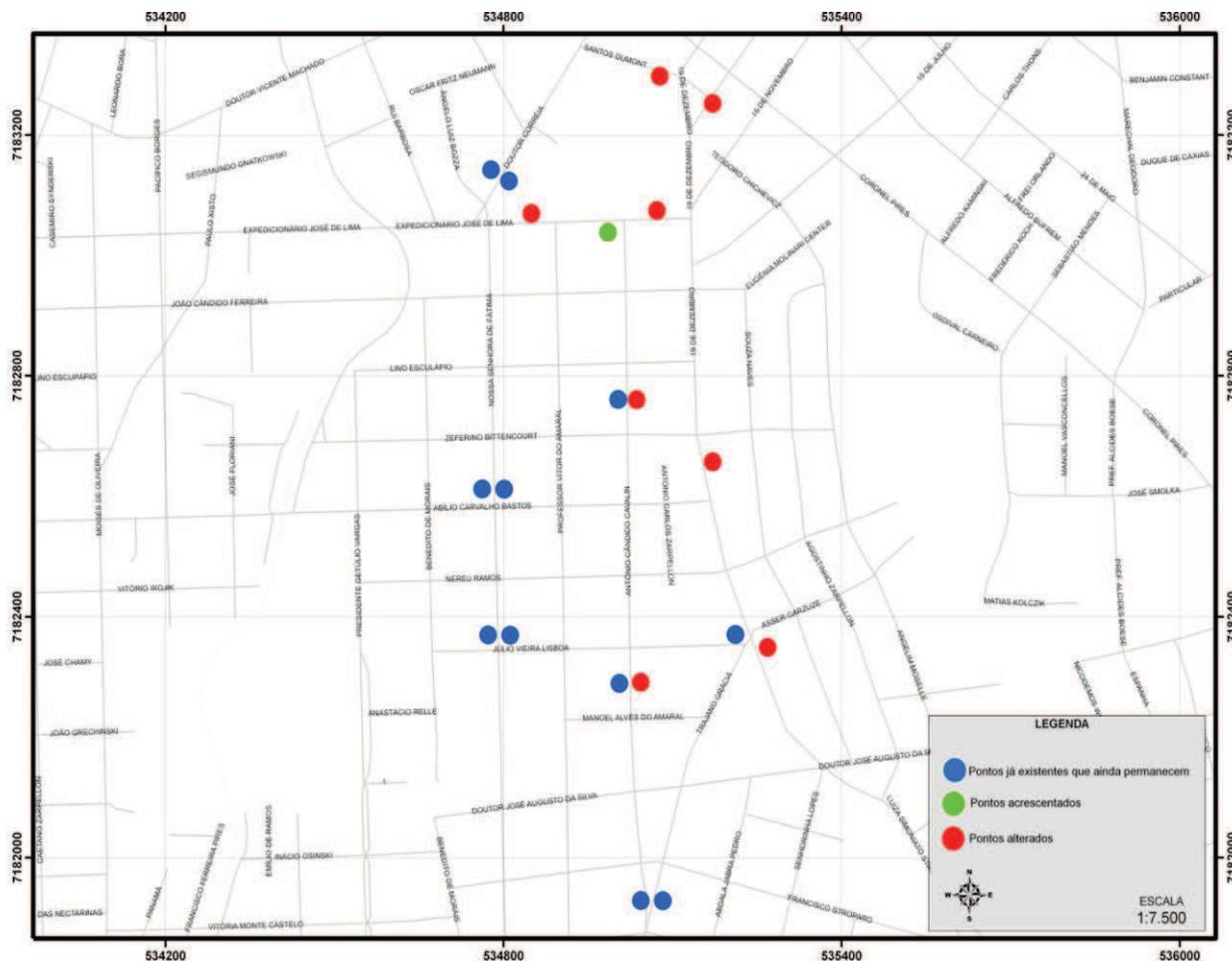
Nessa perspectiva, analisamos a mobilidade e a acessibilidade dos moradores da cidade de Irati, que se utilizam os mais diversos meios de locomoção. No entanto, abordaremos nesse item, principalmente, a mobilidade dos usuários do transporte coletivo, indicando que tanto a mobilidade quanto a acessibilidade, estão vinculadas a aspectos socioeconômicos atrelados ao uso do solo.

Em relação ao transporte público, podemos observar através dos mapas a seguir, que o uso do solo se dá de forma diferenciada, enfatizando-se nitidamente as principais vias da cidade como é o caso do planejamento de pontos de ônibus e de suas respectivas linhas que veremos logo em seguida. Com o mapa dos pontos de ônibus evidenciamos uma maior concentração de pontos na área central da cidade, facilmente visualizada no mapa abaixo.

Dentro desse mesmo contexto, podemos observar no mapa uma grande alteração de pontos concentrados no centro da cidade. As alterações representadas pela cor vermelha evidenciam a falta de diálogo entre poder público e empresa. Essas alterações se devem às mudanças de sentido das ruas que foram efetivadas pela prefeitura, obrigando o transporte a se adaptar a essas mudanças e, muitas vezes, dificultando o planejamento da empresa.

Nesse sentido, o maior prejudicado com todas essas mudanças que se tornaram constantes na cidade, é o usuário do transporte coletivo que reclama tanto das alterações dos pontos, quanto das alterações das linhas, pois muitas ruas deixaram de ser atendidas pelo transporte devido às grandes voltas que o ônibus precisa fazer para percorrer determinadas ruas, ao se adequar às mudanças de sentido das ruas. Dentro disso percebe-se o intenso fluxo do transporte nas mesmas ruas centrais, observado no mapa das linhas.

**Mapa 10: Pontos alterados devido à mudança de sentido das ruas na área central da cidade.**



**Organização:** Rosiléia Alves dos Santos. 2012.

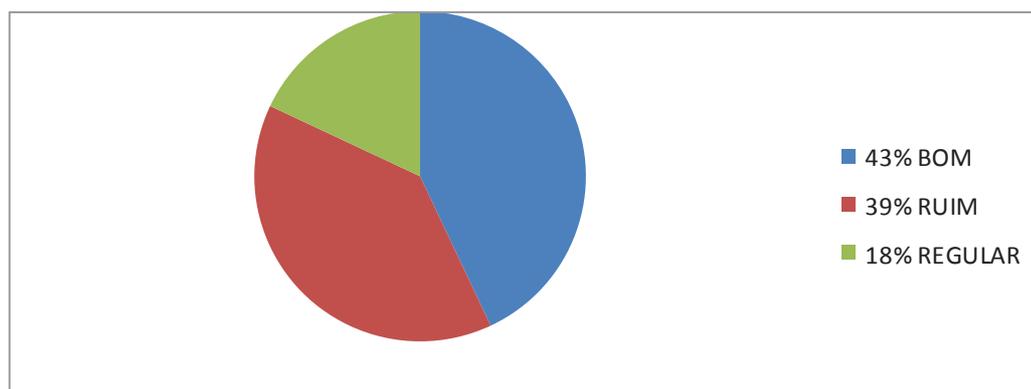
Grande parte dos entrevistados utiliza o transporte coletivo para trabalhar na área central e/ou para usufruir dos equipamentos de uso coletivo, bem como serviços de comércio. Os usuários desse meio de transporte encontram-se insatisfeitos com a qualidade do serviço, pois caracterizaram o transporte como ineficiente. Apontando alguns problemas existentes em seu planejamento tais como:

- ✓ Horários restritivos;
- ✓ Pontos mal distribuídos;
- ✓ Falta de articulação entre linhas;
- ✓ Tarifa elevada (em relação à distância percorrida);
- ✓ Má conservação dos veículos;
- ✓ Falta de acessibilidade.

Em pesquisa anteriormente realizada, a respeito da satisfação do consumidor em relação à qualidade do serviço oferecido pela empresa responsável pelo transporte coletivo em Irati, percebemos que a questão mais ressaltada pelos usuários foi sobre os horários mal planejados e a tarifa elevada, pois os usuários se sentem subordinados ao planejamento do transporte que não supre suas reais necessidades, principalmente da população que mora nos bairros mais afastados que dependem efetivamente do transporte, devido à distância entre o bairro e o centro, onde estão concentrados os equipamentos de uso coletivo, principalmente os relacionados à saúde.

O estudo realizado em 2009 nos possibilitou a confecção do seguinte gráfico que demonstra claramente esta realidade:

**Gráfico 1: Opinião dos usuários sobre a qualidade do serviço ofertado do transporte coletivo em Irati-PR.**



**Fonte:** Trabalho de campo, 2009.

**Organização:** Rosiléia Alves dos Santos, 2009.

De 2009 para 2012, essa realidade não mudou muito, pois nos questionários realizados com os diferentes estratos sociais, os mesmos problemas são apontados como podemos observar na fala da trabalhadora Margarete residente no bairro Lagoa. Quando perguntada se sente satisfeita com o serviço prestado em relação ao planejamento do transporte coletivo ela responde:

Não, por que o estado físico do transporte é precário, geralmente chove dentro, a tarifa é muito alta para pouco conforto e para uma cidade de porte pequeno, quanto à acessibilidade não tem. Os horários só favorecem a empresa e alguns trabalhadores, a rota na maioria das vezes é ao contrário da clientela. Já nos feriados e domingos não tem ônibus que conecte os bairros passando pelo bairro Rio Bonito, onde o povo frequenta o parque aquático, um dos poucos lugares de lazer em Irati<sup>36</sup>.

<sup>36</sup> Entrevista concedida no dia 02 de novembro de 2011.

Margarete também enfatiza que se utiliza de motocicleta para se deslocar em Irati, pois é muito mais rápido para chegar ao local desejado. Segundo ela, o tempo de 30 minutos gastos como ônibus, diminui para 10 minutos de moto. Ainda menciona a relação da tarifa no bolso do consumidor, quando cita que a prestação do financiamento da moto quase se iguala ao valor pago mensalmente para se locomover de transporte coletivo.

Dentro deste contexto, observamos que houve uma diminuição no uso do transporte coletivo e um aumento no transporte individual na cidade de Irati observado no aumento na frota. Pois a frota iratiense de veículos aumentou em 768 unidades, conforme dados do Detran-PR. Em dezembro de 2010, o total de veículos no município era de 24.487. Em junho de 2012 a frota subiu para 25.255. Os automóveis aumentaram em 434 unidades, enquanto o número de motocicletas aumentou em 114 unidades<sup>37</sup>.

Com isso, o índice de mobilidade tem caído cada vez mais devido ao baixo investimento em transporte coletivo. O aumento no preço das tarifas e a má ocupação do solo têm deixado os usuários cada vez mais insatisfeitos. Nesse mesmo âmbito, estão os pedestres que precisam se adequar ao ritmo dos veículos.

As pessoas necessitam estar em constante movimento para realizar diferentes funções, como trabalho, lazer, educação, práticas religiosas, consumo de bens e serviços. Com isso, a mobilidade se faz essencial no desenvolvimento social, econômico e urbano da cidade. Esta mobilidade também está vinculada à renda, definindo o tipo de transporte a ser utilizado e as diferentes acessibilidades presentes num mesmo espaço urbano.

Além da renda outro fator que pode prejudica a acessibilidade aos equipamentos de uso coletivo, é quando a mobilidade para essas áreas não é eficaz, e isso dependerá do meio de transporte utilizado por cada indivíduo.

A mobilidade e a acessibilidade estão atreladas ao uso de meios de transporte, considerando a relação espaço-tempo, e se encontram vinculadas à estruturação urbana, que deve ser resultado de políticas e planejamento que direcionam o uso do solo. No caso de Irati, o poder público prioriza maiores investimentos na área central da cidade, onde se concentram maior número de estabelecimentos comerciais, bancos, hospital, entre outros, havendo uma concentração de investimento público destinado a política de transporte individual, como sinalização, estacionamento, mudança de sentido das vias, proporcionando maior velocidade aos automóveis e motocicletas. Entretanto, muitas dessas

---

<sup>37</sup> Jornal Folha de Irati, 03 de junho de 2012.

mudanças acabaram barrando um melhor desempenho de circulação do transporte público, bem como dos ciclistas e pedestres.

Um exemplo desse problema, além das inúmeras rotatórias em diversos cruzamentos que dificultam o acesso dos ciclistas e pedestres, está à construção das ciclovias nas ruas Trajano Grácia e Avenida Getulio Vargas. Essas ciclovias que deveriam beneficiar a mobilidade e a acessibilidade para a população se tornaram um entrave para o transporte público e conseqüentemente para os usuários de automóveis. Isso se deve ao fato do espaço que anteriormente as ciclovias, eram destinadas à parada dos ônibus após a construção das ciclovias não existem mais, dificultando o trânsito por essas vias. Os ônibus precisam fazer suas paradas. Porém, sem acostamento, acabam parando na pista interrompendo todo o tráfego dos demais veículos, causando transtornos consideráveis aos outros motoristas que necessitam ficar esperando o ônibus efetuar sua parada. Essa situação é visivelmente observada na figura a seguir.

**Figura 30: Ciclovia na Av. Getulio Vargas.**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

Além da falta de espaço para paradas, podemos observar na figura que a ciclovia não foi terminada, bem como a própria avenida se encontra com apenas um dos sentidos pavimentado. Com isso, os motoristas utilizam uma única pista da avenida, que não possui acostamento. Entendemos que os espaços para paradas organizariam toda essa situação, bem como propiciaria maior segurança tanto para os usuários do transporte público, quanto para os veículos particulares.

O planejamento urbano deve priorizar os interesses coletivos e deve ser associado à estruturação do sistema de transporte público, que proporcione a acessibilidade à cidade como um todo, considerando as diferentes áreas onde se localizam as residências e as atividades de trabalho, educação, de saúde, lazer, comércio e serviços. Quando a acessibilidade não é favorecida evidencia-se, ainda mais, a diferenciação socioespacial.

Vasconcellos (2001) avalia a acessibilidade a partir da oferta de linhas de transportes públicos para os usuários frequentes e da densidade de vias para os usuários de automóveis privados, o que determina o tempo de espera e de viagem.

A mobilidade da população usuária do transporte coletivo é efetivada pelo planejamento das cinco linhas que se caracterizam em dois eixos: O eixo centro-bairro, representado pelas linhas Riozinho, Lagoa e Rio Bonito e o eixo bairro-bairro que compreende as linhas, Alto da Lagoa e Interbairros, podemos entender melhor como esse serviço é ofertado através do seguinte quadro:

**Quadro 3: Organização das linhas do Transporte Público Iратиense**

<b>Linha</b>	<b>Distância percorrida de IDA</b>	<b>Distância percorrida de VOLTA</b>	<b>Tempo percorrido de Ida e Volta</b>	<b>Bairros atendidos</b>	<b>Média de intervalo entre horários.</b>
<b>Riozinho</b>	12 Km	10 km	60 min	Riozinho, Engenheiro Gutierrez e Vila São João	30 min
<b>Lagoa</b>	10 km	11km	60 min	Lagoa e Fernando Gomes	1 a 2 h
<b>Rio Bonito</b>	9,5 km	9,5 km	60 min	Vila Nova, Rio Bonito, DER e Fósforo	1 a 3 h
<b>Alto da Lagoa</b>	14 km	14 km	80 min	Alto da Lagoa, Lagoa e Rio Bonito	1 a 2 h
<b>Interbairros Diurno*</b>	25 km	-	60 min	Vila Raquel, Daniel Bin, Joaquim Zarpellon e Vila Matilde	1 a 2 h
<b>Interbairros Noturno</b>	17 km	16,5 km	80 min	Rio Bonito, Vila São João e Lagoa.	1h30 min

\*A linha Interbairros não possui ponto final, portanto a distância se refere ao trajeto total percorrido.

**Fonte:** RUTKOVSKI, G. J; SILVA JUNIOR, R.F, 2010.

**Organização:** Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

Existe preocupação, em nossa pesquisa, em relação ao lazer e aos finais de semana, pois os horários ficam ainda mais limitados.

**Quadro 4: Horários ofertados nos finais de semana e feriados.**

BAIRROS							
Alto da Lagoa	F. Gomes	Lagoa	Nhapindazal	V. Nova	V. Raquel	Riozinho e Eng. Gutierrez	Rio Bonito
09h30min	09h15min	08h00min	08h35min	10h00min	08h20min	06h30min	08h00min
11h30min	14h00min	11h15min	11h15min	13h20min	13h20min	07h30min	10h40min
13h10min	17h30min	12h50min	16h50min	18h10min	18h50min	08h30min	11h50min
17h35min		15h00min				10h30min	15h10min
18h45min		16h00min				11h30min	16h15min
		18h30min				12h30min	18h45min
						13h30min	
						14h30min	
						15h30min	
						16h30min	
						17h40min	
						18h45min	
						20h00min	
						21h45min	
						22h45min	

**Fonte:** [www.transiratiense.com.br](http://www.transiratiense.com.br)

**Organização:** Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

Diante do quadro exposto, observamos que o bairro mais beneficiado nos finais de semana é o Riozinho, possuindo intervalos de uma hora entre os horários. Já no caso do bairro Engenheiro Gutierrez que utiliza a mesma linha Riozinho, o ônibus apenas passa por uma quadra do bairro sem entrar em seu interior ficando aos usuários a responsabilidade de se deslocar até a extremidade do bairro onde fica o ponto mais próximo. Nos demais bairros apresentados, os horários ficam ainda mais restritos variando de uma a cinco horas e meia de espera. Na tabela, também nota-se a ausência de vários bairros da cidade, bem como a ausência da linha Interbairros e Alto da Lagoa que faz a conexão dos bairros nos dias úteis, assim percebe-se o não atendimento nos finais de semana de diversos bairros.

Outro problema existente no planejamento do transporte público são os horários noturnos, que se apresentam ainda mais restritivos. Além de ser apenas um veículo disponibilizado pela empresa, a linha Interbairros noturno, para fazer os horários noturnos em

toda a cidade. O que acaba prejudicando grande parte da população usuária, pois são poucos os bairros por onde o ônibus passa, podendo ser verificada essa situação no quadro abaixo:

**Quadro 5: Horários de expediente noturno.**

<b>LINHA INTERBAIRROS NOTURNO (TODOS OS DIAS)</b>			
<b>Bairros atendidos pelo transporte noturno: Rio Bonito, Vila São João e Lagoa.</b>			
<b>Saída:</b> <b>(centro)</b>	<b>Rodoviária</b>	<b>Chegada: Lagoa (bairro)</b>	<b>Intervalo entre horários.</b>
19h25min		1° - 20h05min	Entre o 1° e o 2° horário <b>01h25min</b>
20h50min		2° - 21h30min	
22h10min		3° - 22h50min	Entre o 2° e o 3° horário <b>01h20min</b>

Fonte: www.transiratiense.com.br

Organização: Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

Essa situação de longa espera entre horários também ocorre com usuários de quatorze, dos dezesseis bairros atingidos pelo transporte coletivo. No entanto, a situação se agrava ainda mais em três bairros da cidade sendo estes: a Vila Nova, Canisianas e Nhapindazal. Pois existem intervalos de em média 3 a 5 horas entre os horários. Podemos observar essa situação no seguinte quadro:

**Quadro 6: Oferta do serviço nos bairros mais afetados pela restrição de horários.**

<b>De seg, à sáb.</b>	<b>Intervalo entre horários</b>	<b>De segunda à sábado</b>	<b>Intervalo entre horários</b>	<b>De seg, à sáb.</b>	<b>Intervalo entre horários</b>
<b>Bairro: Vila Nova</b>	<b>Bairro: Vila Nova</b>	<b>Bairro: Canisianas</b>	<b>Bairro: Canisianas</b>	<b>Bairro: Nhapindazal</b>	<b>Bairro: Nhapindazal</b>
1° - 07h00min	<b>Entre o 2° e 3° horário: 5h 05min</b>	1° - 07h50min	<b>Entre o 1° e o 2° horário: 05h25min</b>	1° - 6h30min	<b>Entre os 2° e o 3° horário: 3h 25min</b>
2° - 8h00min		2° - 13h15min	<b>Entre o 2° e o 3° horário: 05h05min</b>	2° - 7h20min	
3° - 13h05min		3° - 18h20min		3° - 11h05min	

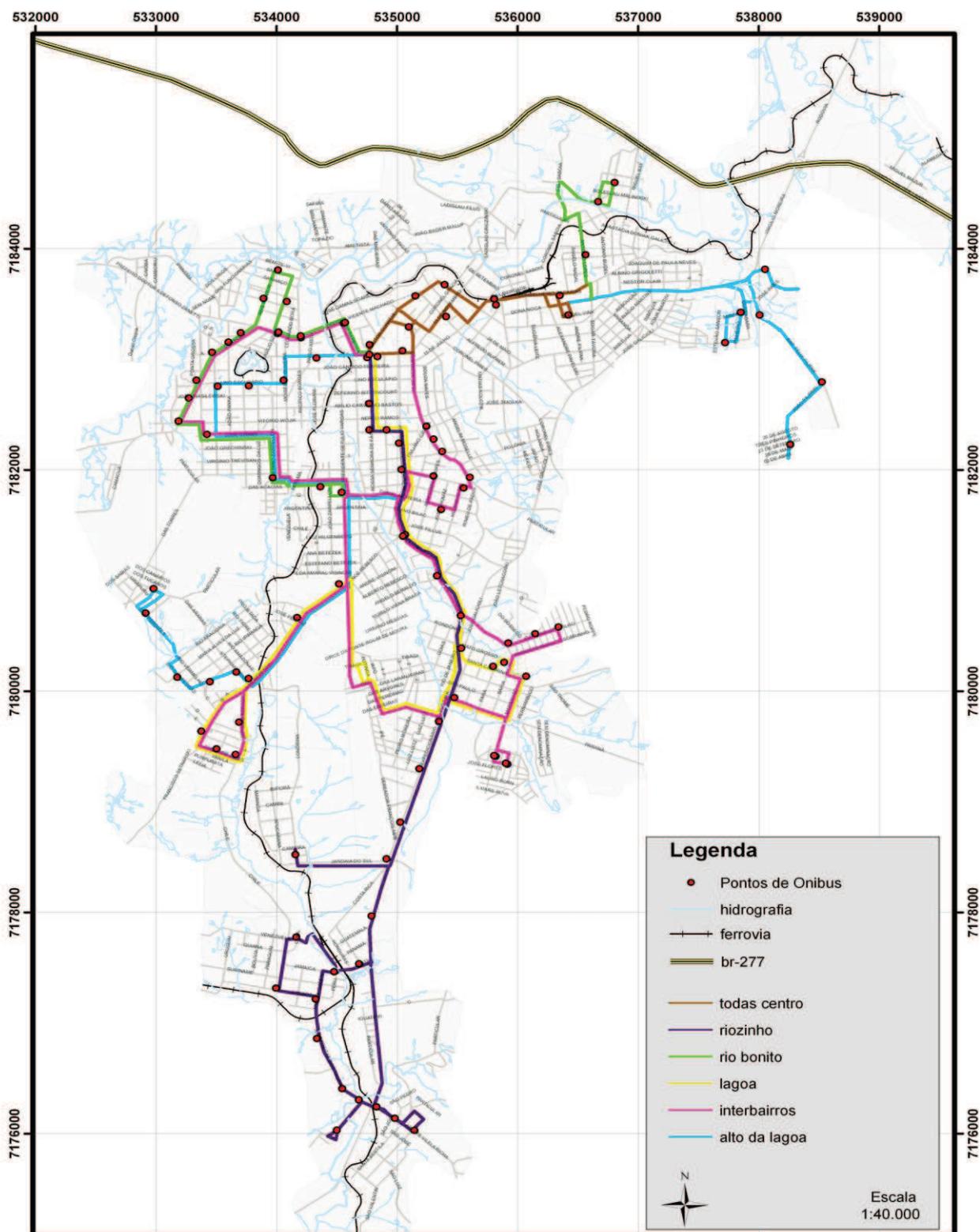
4° 18h10min	-	<b>Entre o 3° e 4° horários: 5h 05min</b>			4°- 12h25min	<b>Entre o 4° e 5° horário: 4h10min</b>
					5°-16h35min	
					6°-18h45min	

**Fonte:** www.transiratiense.com.br

**Organização:** Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

A distribuição dos horários perfaz problemas ainda maiores, como é a articulação entre as linhas, que é inexistente em toda a cidade. Pois todos os ônibus que saem dos bairros, tem como único destino o centro da cidade. Sendo facilmente observada esta situação no mapa a seguir:

Mapa 11: Planejamento das linhas do transporte coletivo de Irati-PR.



Fonte: Trabalho de campo realizado no período de agosto a dezembro de 2011.

Organização: Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

Não há conexão entre as linhas, dificultando a articulação entre bairros. Para o usuário se locomover de um bairro a outro, precisa pegar dois ônibus, pagando duas tarifas. Diante dessa situação os usuários enfatizam a construção de um terminal na cidade para amenizar essa dificuldade, tanto na tarifa, quanto na articulação entre as linhas. Sabemos que o transporte público no Brasil é bastante defasado. No entanto, existem cidades (políticas locais), que conseguem minimizar esses problemas, inserindo o planejamento de transporte como base essencial na dinâmica da cidade. Como é o caso de Uberlândia (MG), considerada uma cidade modelo no âmbito de transportes e pelo seu ótimo planejamento, no qual prioriza todos os meios de locomoção. “A melhoria da mobilidade da população precisa ser acompanhada por uma organização do tráfego de veículos e pessoas através do planejamento da circulação” (ARAÚJO, MORAIS, FERREIRA, 2006. p.165).

No decorrer da pesquisa, observamos que a empresa disponibiliza cerca de cinco linhas: Alto da Lagoa, Interbairros, Lagoa, Rio Bonito e Riozinho (Tabela 4). A mesma empresa possui uma frota de 20 veículos, porém somente seis são utilizados na prestação de serviço à população<sup>38</sup>. Esta pode ser uma das origens da restrição dos horários, pois o ônibus leva em média uma hora para fazer o trajeto de ida e volta ao bairro do qual saiu. Sendo assim, ao observar a tabela 4; das linhas e horários ofertados, constatamos que existe um único veículo por linha (com exceção da linha Riozinho) e o mesmo veículo leva em média 30 minutos ao percorrer o trajeto do centro ao bairro e vice versa, dentro dessa situação encontram-se os bairros mais beneficiados que apresentam um intervalo entre horários de uma hora. O problema se agrava no atendimento aos bairros mais distantes, pois são os mesmos veículos que se deslocam até eles, em 3 ou 4 horários por dia. Com isso o percurso se estende, acrescentando o tempo de espera entre um intervalo e outro. Assim, aqueles bairros beneficiados com intervalo de uma hora, apresentam o acréscimo do tempo de ida e volta do veículo, naquele bairro(s) ainda mais distante do centro comercial da cidade. Ao considerarmos essa situação encontramos em alguns horários um intervalo de 2 a 3 horas isto nos bairros bem atendidos, enquanto aqueles bairros que apresentam de 3 a 4 horários ofertados, encontramos um intervalo de 4 a 5 horas de espera.

Um dos fatores que contribuem para isso é a destinação de dez veículos ao serviço privado da empresa Yazaki<sup>39</sup>. Esses veículos ao contrário dos seis que são destinados ao

---

<sup>38</sup> Resguardamo-nos na condição de preservar a identidade do entrevistado (04 de dezembro de 2011).

<sup>39</sup> Fábrica de componentes elétricos para automóveis.

serviço público através das linhas existentes possuem cortinas, acentos mais confortáveis, melhor aparência e menor idade. Os veículos convencionais são antigos e mal conservados. Podemos visualizar na seguinte figura:

**Figura 31: Veículo que atende a linha Lagoa.**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2011.

A Transiratiense atende a Universidade Estadual do Centro-Oeste (Unicentro) destinando veículos exclusivamente para a comunidade acadêmica. Comunidade esta, que é um dos motores que impulsionam a demanda do mesmo transporte, pois possuía aproximadamente 2.080 alunos. Em virtude desse fato, o bairro Riozinho, onde está situada a universidade, é um dos bairros mais favorecidos com o fluxo de transporte coletivo. É a única linha que possui dois veículos e horários de 30 minutos de intervalo entre um veículo e outro (Tabela 4, linha Riozinho). Entretanto, isso só acontece nos dias de aula (úteis).

Existem áreas de interesses privilegiadas com maior flexibilidade de horários, como é o caso da Unicentro, que melhora as condições de bairros como Riozinho e Engenheiro Gutierrez. Por outro lado, a Vila São João, núcleo colonizador de Irati com grande população, abrange vários loteamentos sendo estes, o Jardim Aeroporto, Jardim Virginia, Novo Irati, Santa Mônica, Florestal, Daniel Bin, Joaquim Zarpellone Vila Matilde. Mas somente a Vila Matilde, o Joaquim Zarpellon e o Daniel Bin é que são atendidos pela linha Interbairros.

Os demais loteamentos são praticamente esquecidos, pois o ônibus não entra nesses lugares anteriormente citados, havendo assim uma intensa procura pelo meio de transporte nos pontos que se localizam no bairro Vila São João. Já que duas linhas do transporte cruzam

o bairro, isto ocorre devido à presença da rodovia o que facilita a circulação. No entanto, as pessoas que residem nesses locais, onde não há a existência da prestação desse serviço, precisam se deslocar até o ponto de ônibus mais próximo, que geralmente se localiza em torno da rodovia.

Outros bairros e/ou loteamentos sofrem a ausência do serviço público. São eles: Ouro Verde, Camacã, Alto da Glória, Floresta, Pedreira, Marcelo, Planalto entre outros. Esses bairros não são atendidos, pois a empresa planeja suas linhas e ruas pela demanda, alegando que nestes bairros não há demanda ou que a maioria das pessoas possui automóvel, sem considerar aquelas que usam o meio de transporte e residem nestes locais, cabendo se ressaltar que são bairros de difícil acesso,<sup>40</sup> como é o caso do Ouro Verde, Camacã, Marcelo e Planalto.

A população que depende do transporte público enfrenta dificuldades para se locomover. Sem ônibus as pessoas que não possuem automóveis são obrigadas a andarem a pé ou de bicicleta. Além disso, é percebida a segregação socioespacial na própria organização das linhas e dos horários do transporte coletivo, pois existem bairros bem servidos, com mais horários disponíveis, com mais ônibus e melhores condições de conforto e acessibilidade (fato disso é a presença de 2 ônibus que oferecem elevador para cadeirantes em uma única linha, a linha Riozinho), enquanto que outros bairros possuem horários restritivos, ônibus com aparência visível de má conservação, sem acessibilidade para deficientes físicos e até mesmo para idosos que reclamam dos degrau altos. Em suma, existem dois problemas centrais: a falta de ônibus e o mau atendimento aos usuários.

---

<sup>40</sup> DIÁRIO DE GUARAPUAVA. Disponível em: [www.diariodeguarapuava.com](http://www.diariodeguarapuava.com). Acesso: 16/08/2009.

#### **4. O DIREITO À CIDADE, O IR E VIR: AS DIFERENTES MOBILIDADES NA VIDA DOS IRATIENSES.**

A cidade como regime singular de integração local, espaço de exterioridade, só se realiza quando há produção de espaços coletivos (CAIAFA, 2007. p. 126).

Nesse capítulo buscamos entender as diferentes mobilidades que existem em um mesmo espaço urbano e como os cidadãos percebem este espaço, bem como quais são os elementos priorizados e quais são os elementos negligenciados. Nesse sentido, considerando que há diferentes leituras e diferentes experiências nesse espaço urbano, procuramos analisar como os nossos entrevistados vêem a mobilidade e a acessibilidade, em especial no centro deste espaço urbano. Assim, destacamos, no primeiro item a leitura que eles fazem em relação às diferentes mobilidades, partindo da sua vivência cotidiana.

Posteriormente, apresentamos a Lei de mobilidade urbana e o direito à cidade. Sendo assim, discutiremos o papel do poder público frente à mobilidade e a acessibilidade no planejamento do espaço urbano. Tendo em vista a circulação viária, ressaltando a importância do transporte coletivo e da localização dos equipamentos de uso coletivo.

Partindo da visão do ir e vir, os cidadãos interpretam de maneiras diferentes o espaço que percorrem nas suas trajetórias diárias cada um elege algumas áreas, alguns elementos, os quais compõem a visão do espaço urbano, que está associada ao seu uso social, seja trabalhador (a), seja estudante, deficiente físico, desempregado ou idoso. Sendo assim à medida que os cidadãos vivenciam a cidade, também estabelecem com ela suas próprias relações de uso, elencando vários elementos que constroem essa experiência como a classe social e o local de residência.

Nesse contexto, segundo Pereira (2006) estão “as suas fantasias, as suas projeções, os seus desejos e até os seus desapontamentos e frustrações”. Os usos que os indivíduos fazem no seu cotidiano para realizar suas atividades, fazem com que criem diferentes percepções urbanas se atendo a diversos problemas existentes.

Segundo Ferrara (1988), a percepção urbana está relacionada a:

Ruas, avenidas, praças, monumentos, edificações configuram-se como uma realidade empírica que informa seu próprio objeto: o contexto urbano. Nele se aglutinam, num único conjunto, várias outras linguagens: a urbanização, a arquitetura, o desenho industrial dos equipamentos, a publicidade, a programação visual, a tecnologia decorrente do processo de industrialização, os veículos de comunicação de massa. Entretanto, o elemento que aciona esse contexto é o usuário, e o uso é a sua fala, sua linguagem. A transformação da cidade é a história do uso urbano como significado da cidade. Sua vitalidade nos ensina o que o usuário pensa, deseja, despreza, revela suas escolhas, tendências e prazeres (FERRARA, 1988, p. 04).

Nesse sentido, os cidadãos residentes nos bairros periféricos, apontam seu local de residência como uma área desprovida de equipamentos coletivos e infraestrutura urbana e se referem à ida ao centro somente para pagar contas, fazer compras, ir à igreja relacionando essas atividades, como sendo de lazer. Os segmentos de classes mais altas, geralmente residem nesses locais, tornando essas práticas cotidianas.

No ir e vir cotidiano, os diferentes segmentos se apropriam de algumas áreas em detrimento de outras e assim percebem alguns aspectos que se vinculam também às suas necessidades, criando significados a partir do uso que estabelecem com esse espaço visualizando mudanças e transformações que podem resultar em melhoria de vida. (PEREIRA, 2006, p/s).

Nessa perspectiva de Pereira, surgem as reclamações e sugestões de melhorias no cotidiano da vida dessas pessoas, vivenciadas a partir das suas necessidades, tais como: itinerários de linhas de transporte público, aumento do número de veículos destinados ao transporte coletivo, infraestrutura, dificuldade de acessibilidade. No entanto, apesar de existirem essas solicitações, normalmente elas não são levadas em consideração, pelo poder público e agentes urbanos, são os que implementam esses tipos de mudanças e que, de fato não convivem diretamente com essas carências.

A interação com o espaço urbano cria e identifica as possibilidades de mudanças e na minimização das desigualdades existentes. No que diz respeito ao entendimento do urbano pelos cidadãos, por meio das diversas manifestações que se expressam, no espaço urbano, Silva (2001) destaca que:

O estudo sobre o olhar levou-me finalmente a compreender que o que qualifica o ponto de vista urbano é a exposição pública e, portanto, não estamos ante o olhar de um espectador ou de um assistente, mas de um cidadão. Daí se depreende conseqüências importantes, pois tais conjuntos iconográficos não apenas cumprem a função de mostrar-se mas, simultaneamente, definem uma cidade: trata-se de uma *definição socioletal*, na qual a cidade é vista por seus cidadãos, mas em que também os cidadãos são recebidos e inscritos por sua própria cidade como exercício de escrita e hieróglifo urbano (SILVA, 2001, p. 13, grifo do autor, *apud* PEREIRA, 2007, p/s).

Portanto, é em virtude da compreensão que se faz da cidade que o cidadão no uso do espaço, estabelece relações com os elementos que compõem este espaço, organizando o mesmo, diante das suas necessidades e da sua vivência. Ou seja, o espaço urbano existe, e cada indivíduo visualiza as possibilidades de interação e de transformações que acarretem em melhorias, reivindicando o seu direito de ir e vir, com um mínimo de equidade.

Daí a importância de uma mobilidade que seja eficaz e que permita a ocorrência da acessibilidade a todos os cidadãos, indiferente de classe social. Sendo assim, tanto a mobilidade quanto a acessibilidade, devem estar diretamente ligados à estruturação urbana, para que, assim, haja de fato a possibilidade de exercício do direito à cidade.

Por meio dessas considerações e avaliando os deslocamentos realizados pelos entrevistados em nosso trabalho, podemos dizer que em se tratando do transporte público:

De maneira geral, os residentes na periferia pobre (bairros onde não há prestação desses serviços), entre outros bairros que convivem com flexibilidade de horários reduzida, o que podemos verificar na tabela (4) de horários ofertados acima.

Sendo assim, bairros como Alto da Lagoa, Planalto, Bairro Marcelo, Pedreira, Floresta, Camacã, Vila Nova, Nhapindazal, Conjunto Habitacional Fragatas, possuem uma mobilidade reduzida, que está diretamente relacionada ao:

- cumprimento da função trabalho, por meio de transporte público que se encontra precário ou até mesmo inexistente em algumas dessas áreas;
- deslocamento para a realização de algumas atividades não tão frequentes como pagamentos de contas e visitas familiares, como no caso da idosa Senhora Ica que se desloca a pé para a realização do consumo de equipamentos de uso coletivo e serviços, pois no bairro Pedreira, o qual reside não possui serviço de transporte público.

Sendo assim, parte da população residente nesse bairro, possui uma mobilidade reduzida, pois não há uma acessibilidade à cidade através do transporte coletivo.

Os residentes das áreas onde há atendimento de transporte com mais de 3 a 4 horários diários: Lagoa, Engenheiro Gutierrez, Riozinho, Vila São João, Vila Matilde, possuem uma mobilidade um pouco maior, que está relacionada à:

- ida ao trabalho, por meio do transporte coletivo, para a mulher trabalhadora Priscila, e para a estudante Andréia, que também o utiliza para estudar, bem como para realização de diferentes atividades, pela Dona de casa Maria;

Já no caso do desempregado o Jovem Flaviano, que se desloca por meio da sua bicicleta, e da portadora de deficiência física, Marli, que se desloca sempre com ajuda de um familiar ou amigo para a realização de atividades de lazer, religiosos e de outros serviços. Havendo assim, uma mobilidade bem reduzida, tanto do desempregado Flaviano, quanto da portadora de deficiência Marli.

Nesse grupo podemos dizer que a mulher trabalhadora e a estudante possuem uma maior mobilidade, como também uma acessibilidade à cidade, diante das condições socioespaciais dos mesmos. Em contraposição a elas, o jovem Flaviano, apesar de possuir

veículo próprio e ter um potencial de mobilidade maior, não tem acessibilidade em função da situação socioeconômica (desempregado) que, segundo ele, restringe seu acesso a alguns meios de consumo coletivo devido à tarifa elevada. A portadora de deficiência física Marli tem mobilidade e acessibilidade reduzidas, diante das suas condições físicas e socioeconômicas. Podendo se citar até uma imobilidade.

Segundo dados da Associação Pró-Amor de Deficientes Físicos de Irati (Apadefi), existem aproximadamente 200 cadeirantes, além de portadores de outras necessidades especiais em Irati.

Um dos primeiros e principais pontos mais mencionados pelos entrevistados portadores de deficiência durante o período de trabalho de campo, em se tratando de mobilidade e acessibilidade na cidade, foi a falta de acesso ao transporte coletivo, pois somente 2 dos ônibus da frota de 20 veículos da empresa responsável por este transporte, possuem adaptação ao portador de necessidade especial, além disso os 2 únicos veículos adaptados servem apenas a linha Riozinho, os demais possuem degraus havendo uma inacessibilidade ao transporte coletivo. Podemos visualizar essa situação na figura seguinte:

**Figura 32: Ônibus não possuem elevadores para cadeirantes.**



**Foto:** Jornal Folha de Irati, 2011.

Este problema também é ressaltado pelos idosos entrevistados aqueles que não possuem veículo próprio, mencionam que além dos degraus elevados que dificultam a acessibilidade dos idosos, eles questionam a falta de linhas e horários flexíveis em determinados bairros, pois sem ônibus os idosos necessitam se locomover a pé ou de taxi que é a única alternativa que a cidade oferece. Dona Ica, idosa de 83 anos residente no bairro Pedreira um dos bairros que não são atendidos pelo transporte coletivo, menciona: “A cidade ta aumentando e ônibus precisa acompanhar”<sup>41</sup>.

A deficiente física Marli<sup>42</sup> enfatiza em entrevista concedida que, depende de favores para se locomover quando necessário, recorrendo à vizinha ou a APADEFI, que possui uma Kombi a qual beneficia grande parte dos portadores de deficiência. Ela ressalta que normalmente fica em casa, devido às dificuldades de locomoção e que as rampas só existem no centro da cidade. Em alguns lugares muito mal planejados, quando não estão degradadas, há até mesmo uma elevação que ela define como um degrau na própria rampa dificultando ainda mais a passagem dos cadeirantes. Já no bairro onde reside menciona que é muito difícil visualizar uma rampa para cadeirantes. Esse problema é encontrado em alguns lugares centrais e também nos bairros. São rampas mal feitas e sem viabilidade para o cadeirante. A figura a seguir evidencia uma rampa localizada em uma das vias mais movimentadas de Irati. Além de ela estar em visíveis condições de má conservação, ainda esta construída em lugar inadequado ressaltado pela presença de degraus logo em seguida da rampa, afirmando nossa posição de falta de planejamento.

---

<sup>41</sup> Entrevista concedida no dia 10 de dezembro de 2011.

<sup>42</sup> Entrevista concedida no dia 03 de novembro de 2011.

**Figura 33: Rampas em má conservação**



**Foto:** Rosiléia Alves dos Santos, 2012.

Os deficientes que se locomovem com veículo próprio, questionam os estacionamentos que são estabelecidos por lei, as vagas direcionadas a essa parcela da população até chegam a existir, mas em números reduzidos. E em alguns lugares são respeitados, mas em outros se puderam constatar, lugares ocupados por carros que não apresentavam identificação, como sendo veículo adaptado.

Outro grupo de cidadãos que se deparam com problemas de mobilidade e acessibilidade na cidade são os ciclistas. Em Irati a bicicleta ainda é um meio de transporte bem utilizado, devido ao seu baixo custo. No entanto, encontram-se insatisfeitos com a sistema de circulação, pois citam que em muitas vias não há acostamento nem ciclovias ou quando há ciclovia, são mau planejadas; mencionam que as rotatórias são para serem usadas pelos veículos automotivos, mas também pelos ciclistas. No entanto, não há uma compreensão de toda população.

O ciclista Flaviano<sup>43</sup> se utiliza da bicicleta para trabalhar e outras atividades. Ele ressalta que não há sinalização suficiente para pedestres, ciclistas e automóveis conviverem no mesmo espaço sem conflitos. Segundo ele, “as mudanças realizadas no sistema viário de Irati, são constantes deixando uma verdadeira bagunça no trânsito”. Flaviano ainda diz que as obras realizadas para melhorar a mobilidade do ciclista na cidade, tais como as ciclovias são precárias “porque são muito mal feitas, ou seja, a maioria está pela metade”. Fato este, evidenciado pela figura seguinte:

---

<sup>43</sup> Entrevista concedida em 07 de março de 2012.

**Figura 34: Ciclovía sem terminar Avenida Getúlio Vargas.**



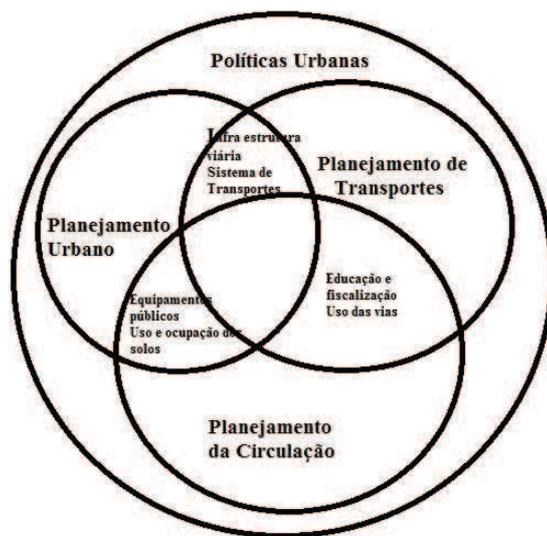
**Foto:** Rosiléia Alves dos santos, 2012

Portanto, partindo dessas realidades observamos que as obras realizadas no sistema viário, a revitalização de meios de consumo de uso coletivo aliados à forma como está organizado ao transporte coletivo, ajudam a entender as questões relacionadas à mobilidade e a acessibilidade na cidade. Questões essas que, visivelmente, precisam de um planejamento integrado que pense em conjunto para que toda a população faça usufruto desses serviços e equipamentos coletivos igualmente. A mobilidade e a acessibilidade urbana são um ponto de encontro de diversos aspectos que desenvolvem uma cidade. Dentro disso, é necessário um bom planejamento urbano que envolva essas questões.

O planejamento do sistema de transporte é fundamental e não deve limitar ou favorecer determinadas áreas. O planejamento de transporte deve estar atrelado ao planejamento urbano da cidade, havendo um diálogo entre planejamentos de transporte, de circulação e urbano. Pois as administrações locais deveriam priorizar o desenvolvimento e o crescimento da cidade em função da qualidade de vida dos cidadãos. O poder público é o principal agente responsável pela implantação de um planejamento eficiente que seja compatível com reais necessidades da população, devendo intervir através de formulações de leis que busquem possíveis soluções para os problemas do transporte coletivo e do uso e

ocupação do solo urbano que estão ligados às interações espaciais. Neste sentido, faz-se necessário a integração das políticas urbanas, às de transportes, como podemos observar na figura abaixo:

**Figura 35: Integração de políticas urbanas e de transportes.**



Adaptado de ANTT, 1997.

Percebe-se que a tomada de decisões incompatíveis à realidade do espaço urbano, em qualquer um dos planejamentos pode resultar em impactos negativos nos demais. A melhoria de mobilidade de toda a população precisa ser acompanhada por uma organização que vise um conjunto de ações levando em consideração os veículos e as pessoas, encontrando soluções para as necessidades de deslocamentos no espaço urbano, efetivando um direito à cidade, mínimo, pautado nos princípios da cidadania brasileira.

#### 4.1. Políticas públicas e o direito à cidade

Sob o lema do direito à cidade, a “missão” do Ministério das Cidades apresentada no site é:

Combater as desigualdades sociais, transformando as cidades em espaços mais humanizados, ampliando o acesso da população à moradia, ao saneamento e ao transporte (...) que cada habitação tenha em seus arredores escolas, comércio, praças e acesso ao transporte público. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2011).

Dentro desta perspectiva parte-se como proposta de análise a importância de entender como se apresenta a política de planejamento dos sistemas que envolvem o serviço de transporte coletivo urbano. Assim, quando falarmos em “sistema de mobilidade urbana”, nos referimos a uma interação “equilibrada” entre os diversos agentes produtores do espaço. Entre eles, encontram-se os transportes urbanos, sejam coletivos ou individuais, meios motorizados ou não motorizados todos associadas a uma infra – estrutura que deveria “contribuir para o acesso universal à Cidade” (PLAN MOB. Art.2º).

De acordo com o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (anexo), no âmbito do transporte público coletivo a cidade de Irati- PR não atende adequadamente as reais necessidades da população, seja pela ineficiência do planejamento do serviço prestado, seja pela alta tarifa imposta ou até mesmo a falta de oferta do serviço nos bairros mais periféricos. Tal situação favorece a segregação residencial e a exclusão social. Pois sem condições de deslocamento a população de baixa renda que reside nestes locais, menos favorecidos por políticas infraestruturais, acabam por enfrentar uma série de dificuldades principalmente no que diz respeito ao acesso ao hospital, ao trabalho, a escola, ao comércio, o lazer e demais bens e equipamentos públicos que a cidade pode oferecer. Todo este “cenário”, somente, contribui para a perpetuação da desigualdade social (pobreza urbana).

Em face disso, é preciso pensar como uma preocupação nacional a atual fragilidade do planejamento pública local. Denunciando os problemas de desigualdades relacionadas de acesso ao transporte coletivo, pois no Brasil a Política Nacional de Mobilidade Urbana fica relegada a um segundo plano, a mercê das administrações municipais ou até mesmo das empresas privadas de transportes que negligenciam o serviço.

O crescimento acelerado das cidades juntamente com “o advento da industrialização, especialmente [...] à introdução de novas modalidades de transporte produziu uma completa transformação nos modos tradicionais de produção/reprodução da circulação urbana” (DUARTE, 2006, p. 37). A questão que gira em torno da desigualdade na distribuição da

mobilidade, da acessibilidade e da circulação urbana, deriva de antecedentes históricos brasileiros.

Como podemos observar no governo desenvolvimentista de Kubitschek que “implicou no crescimento exponencial da frota de automóveis nas cidades, carreando grandes investimentos para a infraestrutura rodoviária do território nacional” (DUARTE, 2006. p. 4). No entanto, grande parte dos investimentos públicos destinados a circulação e mobilidade urbana, priorizaram a modernização da rede rodoviária aos meios motorizados, garantindo fluidez e acessibilidade aos automóveis individuais, o que afeta diretamente na operação dos transportes públicos.

Com o uso, cada vez mais crescente, do veículo individual, juntamente com o descaso da falta de planejamento e a desigualdade no sistema viário, surge um descontrole sobre a organização do uso do solo urbano.

A circulação, tomada como uma função urbana isolada, certamente, não poderia constituir, por si só, uma explicação satisfatória diante da complexidade do fenômeno estudado. Muitos fatores concorrem simultaneamente para que a circulação fosse alçada à condição de função industrial e urbana preponderante na cidade moderna. (DUARTE, 2006, p.29).

Nesse sentido, para que exista um trânsito com fluidez e segurança, todos os aspectos de mobilidade devem ser levados em consideração, caso contrário, o mesmo se encontrará desordenado.

O Transporte é uma demanda derivada da economia, ou seja, não é um fim em si mesmo, mas uma atividade a partir da qual é possível acelerar o desenvolvimento econômico na medida em que otimiza e confere maior velocidade e racionalidade aos deslocamentos, além de proporcionar a acessibilidade necessária a diversas atividades urbanas (culturais, de lazer, compras, etc.) (COCCO, 2009).

Em Irati percebemos a ausência do cumprimento adequado da Lei de mobilidade urbana, assim o desejável desenvolvimento econômico<sup>44</sup> da cidade é comprometido pelos altos índices de acidentes, poluição ambiental, falta de estacionamentos, entre outros. Acarretando em maiores investimentos destinados aos transportes individuais, colocando o transporte público coletivo em crise. Uma crise de caráter político, claramente observada na PlanMob nos seguintes artigos:

Art. 2º A política de mobilidade urbana tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas, que garantem os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

---

<sup>44</sup> “O que é, no entanto, o desenvolvimento econômico? Na sua essência, uma combinação de duas coisas: crescimento econômico e modernização tecnológica”. (SOUZA, 2005, p. 96).

Entretanto, a mobilidade, o direito de ir e vir e de ter acesso à cidade dos cidadãos, são fundamentados de acordo com a sua renda individual, pois quanto maior a sua renda, maior a sua mobilidade já que grande parte da infraestrutura viária iratiense, principalmente a central, está voltada para uma circulação de fluxos mais rápidos priorizando o tráfego de veículos automotivos, tais como mudanças de sentido de vias e construção de rotatórias. Todavia, como vetor contraditório, está a despreocupação com o transporte público, que vem apresentando diversos problemas.

O que demonstra um profundo descaso por parte do poder local com relação ao planejamento do transporte público. Os incisos III e X do Art. 4º da Lei de Mobilidade Urbana definem que o transporte público coletivo deve ser acessível à toda a população. Bem como são atribuições dos municípios no Art. 16.

- I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transportes urbanos;
- II - prestar, direta ou indiretamente, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;
- III - adotar medidas específicas em favor das populações de baixa renda, incapazes de arcar com as tarifas dos serviços de transporte público coletivo;
- IV - capacitar e educar continuamente pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e
- V - implantar incentivos financeiros e fiscais para a efetivação dos princípios diretrizes desta Lei.

Diante do exposto fica evidente a responsabilidade dos municípios em planejar e executar a política de mobilidade, bem como sendo de sua responsabilidade a prestação do serviço de transporte público coletivo a toda a população. Além de adotar medidas que beneficiem a população de baixa renda.

Paralela a esta situação, também encontram-se as atribuições da União expostas no Art. 14 nos incisos I e IV, nos quais sucessivamente comprometem a União a prestar assistência técnica e financeira aos Estados e municípios, além de fomentar a implantação de projetos que priorizem o transporte público coletivo. No entanto, a falta de incentivos e estímulos por parte do governo federal frente à mobilidade urbana evidencia uma enorme despreocupação com os problemas enfrentados pelas administrações locais, restringindo os direitos dos cidadãos que mais carecem de um meio de transporte que lhes garanta a sua mobilidade e acessibilidade até os equipamentos de uso coletivo.

É importante notar que em meio a este desfecho, a realidade da grande maioria das cidades brasileiras, com relação ao serviço de transporte público é lastimável, como é o caso

de Irati – PR. Em Irati o planejamento urbano age de forma segmentária provocando um desordenamento do uso do solo urbano, ao contrário do que rege o Estatuto da Cidade sobre a política urbana, na qual em seu Capítulo I; sobre as Diretrizes Gerais enfatiza, no inciso VI – O ordenamento do uso do solo, a fim de equacionar as disparidades sociais, buscando igualdade na distribuição espacial das atividades urbanas direcionadas a população e em seu inciso V, onde menciona que o transporte e os serviços públicos devem ser adequados as necessidades da população, evidenciamos a importância de um planejamento eficaz que leve em consideração todos os sistemas presentes dentro de uma cidade agindo de forma democrática.

Sem dúvida, um planejamento urbano nos moldes “tecnocráticos” dispostos na Lei de Mobilidade Urbana e no Estatuto da Cidade, seria capaz de transformar a cidade em um espaço equilibrado de acordo com as normas. Todavia, o que ocorre em Irati é um planejamento sem participação popular direta nas escolhas públicas, um planejamento sem avaliação do cidadão, um planejamento desigual e classista.

Nesse sentido, entendemos o espaço urbano como um “campo de conflitos”. Pois a política de Mobilidade que deveria promover a inclusão social e o bem coletivo como ponto de partida de estruturação dos serviços públicos com base nos seguintes princípios:

- Art. 5º A política de mobilidade urbana está fundamentada nos seguintes princípios:
- I – acessibilidade universal;
  - II – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
  - III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
  - IV – eficiência e eficácia na prestação dos serviços de transporte urbano;
  - V – transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;
  - VI – segurança nos deslocamentos das pessoas e a incolumidade dos usuários dos serviços;
  - VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; e
  - VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Constatamos que no atual planejamento municipal a política nacional de mobilidade urbana encontra-se somente no “papel”, enquanto que fica muito claro o investimento exacerbado na infraestrutura viária central, beneficiando apenas uma parcela da população, aquela que possui maior renda, “pois é esta que consome mais a área central da cidade, onde está concentrada e centralizada a maior oferta de serviços” (FERREIRA, 2008. p. 29-30).

De acordo com Vasconcellos (2001, p. 97):

[...] as vias, em si mesmas, *não são meios coletivos de consumo*, a menos que condições adequadas de mobilidade e acessibilidade sejam garantidas àqueles sem acesso ao transporte individual, às crianças, aos pobres, aos idosos, aos portadores de deficiência física e à maioria da população rural. Para estes grupos sociais, a provisão de vias isoladamente é inútil se justificarem por propiciar meios “coletivos” de consumo, levam a profundas iniquidades, à medida que acabam favorecendo parcelas reduzidas da população. A justificativa do investimento generalizado no sistema viário, sem o crivo de critérios de equidade, é um mito. (grifo do autor).

Partindo do princípio de integração e controle do uso do solo urbano, os planos e o planejamento da cidade deveriam priorizar os meios não motorizados e principalmente o transporte coletivo, esta ação de equidade seria sem dúvida um fator mitigador das desigualdades existentes no território da cidade, bem como reduziria os custos com investimentos destinados a minimizar os índices de acidentes, poluição e falta de estacionamento. Priorizando projetos que enfatizem o transporte público coletivo visando atendimento de qualidade aos usuários, estruturando o sistema de circulação, bem como seu território, conforme os princípios estabelecidos no Art 6º da PlanMob.

Das diretrizes para a regulação dos serviços de transporte urbano, composto pelo Art. 7º ao 11º da PlanMob. Propõem políticas tarifárias eficientes e socialmente justas, o que não acontece em Irati – PR, pois segundo a PlanMob, a tarifa somente deve ser elevada diante de melhorias da eficiência na prestação dos serviços ( inciso II, do Art. 7º). Bem como é responsabilidade do município analisar e divulgar o valor estabelecido disposto no seguinte parágrafo:

§ 2º Os municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Também podemos observar no Art. 8º a questão tarifária, assim como a gestão de contratos, ficando assegurado que a empresa ficará sujeita a concorrência pública e deverá estabelecer um teto tarifário.

Art. 8º O regime econômico e financeiro da concessão ou permissão do serviço de transporte público coletivo será estabelecido no respectivo contrato, com tarifas de remuneração fixadas no serviço pelo preço.

§ 1º Entende-se por serviço pelo preço o regime econômico e financeiro mediante o qual as tarifas iniciais de remuneração ao operador pelos serviços prestados são fixadas no contrato de concessão ou permissão resultante de licitação pública e reajustadas em ato específico do poder público que autorize a aplicação de novos valores, nas condições do respectivo edital e contrato.

O conhecimento desses artigos demonstra a irregularidade da política de mobilidade do município de Irati, já que as tarifas são estabelecidas unicamente por critérios da empresa que negligencia o serviço havendo o aumento do valor da tarifa, sem alterações nos serviços, serviços estes que segundo a PlanMob compete ao poder público informar à população de forma clara e de fácil compreensão, sobre os padrões de qualidades estabelecidos, bem como levando até o conhecimento do usuário os meios disponíveis para reclamações, entre outros.

A atual empresa que oferece o serviço de transporte público em Irati, atua na cidade cerca de 30 anos (desde 1985). Diante desse fato, fica clara a renovação do contrato de concessão da empresa por anos (anexo), monopolizando o serviço a décadas vedando a entrada de novos operadores. O que nos mostra, novamente, a irregularidade das condições de serviço ofertado, perante a política de mobilidade no Art. 9º. Parágrafos 1 e 2 ficando estabelecido:

§ 1º Os contratos previstos no caput obedecerão a prazos predefinidos e justificados, ficando vedada a criação de reservas de mercado e barreiras à entrada de novos operadores.

§ 2º No julgamento das licitações será dada prioridade aos critérios que resultem em menores tarifas para os usuários dos serviços.

Cabe ressaltar que o contrato mais recente assinado pela empresa foi em 2004 e, neste consta como um dos itens a serem seguidos pela empresa, observar o Plano de Transporte Coletivo estabelecido pela Prefeitura, em conjunto com a Comissão Municipal de trânsito. Se refletirmos sobre a gestão, organização e administração tanto da prefeitura, quanto da empresa, constatamos que ambas não agem em conjunto, havendo a ausência de diálogo entre o dois setores que deveriam pensar a cidade como um todo. Assim, a prefeitura municipal age segundo seus interesses, até mesmo prejudicando o tráfego para o ônibus. Já empresa atua segundo as demandas segmentando vários bairros periféricos da cidade, o que contribui ainda mais para a segregação sócio espacial e discriminação social das pessoas que residem nestes bairros.

Diante do exposto entendemos que a questão crucial dessa problemática está no direito à cidade, à mobilidade e à acessibilidade, direitos que são negados aos cidadãos, direitos que são ignorados principalmente nos aspectos institucionais, ao se identificar um planejamento de transporte coletivo ineficiente aos propósitos da população usuária, um planejamento urbano que não prioriza a equidade do uso do solo, uma política de mobilidade praticamente inexistente.

Mais do que um direito à cidade, o que está em jogo é o direito a obter da sociedade aqueles bens e serviços mínimos, sem os quais a existência não é digna. Esses bens e serviços constituem um encargo da sociedade, através das instâncias do governo, e são devidos a todos. Sem isso, não se dirá que existe o cidadão. (CARVALHO, 2004, s/p).

O plano nacional de mobilidade urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana. No entanto, essas diretrizes e normas traduzem, na prática, uma tentativa de ordenamento do uso do solo urbano. Por outro lado, é um modo de equacionar as disparidades entre o transporte público *versus* veículo individual. Esta situação tem se tornado tão insustentável, nas cidades brasileiras, ao ponto de entender-se se que tal abordagem, em torno das políticas públicas, se tornou insuficiente para responder tal complexidade, transformando a mobilidade urbana um desafio na atual sociedade.

É importante destacar o enfoque da política quando expressa como proposta novos paradigmas de se planejar e gerir uma cidade, enquanto aglomerado de sistemas que se complementam e se fazem fundamentais na vida dos cidadãos. Também não podemos deixar de mencionar a prioridade que se dá ao transporte público coletivo trazendo o como elemento mitigador dos conflitos existentes sobre o território. Pois um planejamento ancorado nas normas estabelecidas pela Lei, sem dúvidas poderia mudar o comportamento dos cidadãos em relação à diminuição do uso do automóvel, embora saibamos que isto teria que passar por uma mudança cultural, no entanto um governo eleito pelos cidadãos deveria ao menos prestar atendimento às necessidades da população que mais carece, garantindo os seus direitos, principalmente o de se deslocar até os equipamentos de uso coletivos. Assim, o governo local cumpriria seu papel de integrador, diminuindo a exclusão sócio espacial.

A ideia é de se trabalhar a mobilidade das pessoas, em substituição ao enfoque de se planejar apenas o transporte e o trânsito. É necessário um novo olhar sobre a questão do planejamento urbano, com um enfoque mais sistêmico e holístico das cidades, que considere o todo e não apenas a soma dos planos sectoriais, assimilando o conceito de desenvolvimento sustentável e respeito às gerações futuras. (FIGUEIRA, 2010, s/p).

Cabe nessa perspectiva, assegurar que o debate das políticas de transportes e mobilidade urbana deve estar em consonância entre o Estado e a sociedade civil, de forma democrática, visando obter uma melhor eficiência na execução das políticas públicas, otimizando a universalização do acesso aos serviços públicos que se fazem essenciais na vida da população.

O transporte público e os modos não motorizados e sua prioridade no espaço urbano, deve ser encarada como elemento fundamental de inclusão social, preservação ambiental, desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda. O direito à cidade inclui necessariamente a acessibilidade aos serviços públicos, trabalho, educação e lazer, sem a qual não é possível se falar em cidadania e saúde. (FIGUEIRA, 2010, s/p).

Os novos padrões de expansão urbana, de estruturação do espaço e gestão do território, isto é uma leitura sobre todos os fatores que se associam aos conflitos que caracterizam o sistema de transporte público da cidade de Irati como deficitário. Devem passar por uma profunda revisão dos atuais modelos de planejamento, refletindo sobre os princípios da integração de políticas públicas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o intenso processo de urbanização, novos padrões urbanos surgiram e modificaram a paisagem, conseqüentemente alteraram a sua estrutura, com isso as cidades cresceram e gradativamente se expandiram, assim “novas redes de circulação foram construídas de modo a permitir e otimizar o desempenho dos novos meios de transporte” (DUARTE, 2006 p.11), produzindo espaços urbanos cada vez mais fragmentados, visando acima de tudo seu desenvolvimento econômico através de suas relações, bem como a sua expansão territorial. Porém segundo (CAIAFA, 2007. p.21) o desenvolvimento de uma cidade não se desprende do desenvolvimento dos transportes coletivos, sendo assim podemos dizer que não existe vida nas cidades sem transporte público e conseqüentemente não há circulação urbana e nem reprodução do capital sem o deslocamento de pessoas.

Sendo assim, no decorrer da dissertação buscamos apresentar elementos que contribuíssem na compreensão da relação entre o planejamento urbano, o planejamento de transportes, a acessibilidade e a mobilidade um inseparável do outro sendo fundamentais no consumo e na produção do espaço.

Para isso utilizamos de noções apresentados por Lojkin (1997), que entende a falta de equidade atrelada a distribuição do espaço, que faz da acessibilidade um direito seletivo e uma vantagem locacional, sendo esta o motor da super valorização imobiliária dos bairros próximos a área central. Já em oposição estão os bairros periféricos e conjuntos habitacionais da cidade que cotidianamente enfrentam diversas dificuldades em relação ao acesso e a sua mobilidade.

O transporte coletivo neste contexto é apresentado como um elemento essencial na sociedade atual, capaz de redistribuir o acesso aos equipamentos e aos serviços. Sendo o responsável pelos deslocamentos dos cidadãos, interferindo diretamente no consumo e na produção do espaço dos mesmos. Entretanto, a forma como é organizado, apresenta inúmeros apontamentos negativos, falta de planejamento, juntamente à ausência de políticas e estratégias municipais e privadas (empresas responsáveis pelo transporte público local), falta de equidade na distribuição das linhas e horários de ônibus, são um dos principais fatores que caracterizam o transporte público brasileiro como deficitário. Efetivando uma forma desigual dos cidadãos usufruírem destes espaços.

Portanto, o consumo do espaço acaba se caracterizando cada vez mais pela seletividade, sendo seu critério primordial a renda do indivíduo, ou seja, o consumo dos espaços coletivos se dão em diferentes níveis, proporcionando ou não ao cidadão o acesso à objetos fixados nestes espaços de acordo com o padrão de renda que o consumidor possui, promovendo a separação entre ricos e pobres.

Sem dúvida o consumo do espaço também está atrelado às diferentes formas de deslocamentos. De acordo com Vasconcellos (2001) o nível de acessibilidade e de mobilidade pode ser maior ou menor em relação ao modal utilizado pelo usuário. Neste sentido como ressaltado na dissertação, os usuários do transporte individual possuem um nível maior de mobilidade e conseqüentemente de acessibilidade, se comparados aos usuários do transporte coletivo. E dentro deste contexto a distribuição dos equipamentos de consumo coletivo também interfere na desigualdade social através da organização do transporte coletivo.

Sendo assim, sem mobilidade a cidade não funciona em Irati o transporte público é custeado a partir de tarifas, sendo este um entrave na vida dos cidadãos menos favorecidos financeiramente, pois a empresa que atua em Irati trabalha com custos mínimos, claramente observados nos ônibus velhos, comprados sucateados da frota paulistana. Este tipo de meio de transporte é utilizado principalmente por pessoas de classes baixas, como seu único método de locomoção, o que agrava ainda mais a questão da acessibilidade, pois muitas vezes o ônibus não chega aos bairros mais afastados, originando neste sentido uma atenção especial por parte do poder público local, como também de incentivos privados, considerando que este é um serviço público e de consumo coletivo.

Vasconcelos (2001) em sua análise considera a estrutura de produção, que se refere ao ambiente construído onde grande parte da produção e da gestão “ocorre com a indústria, o comércio e serviços e as empresas públicas; a estrutura de reprodução, onde ocorre a produção biológica, social e cultural das pessoas” destacando-se nesta perspectiva o local de residência, locais de lazer e de realização de outras atividades sociais e políticas, bem como dos serviços coletivos (saúde, educação e a estrutura de circulação, que são as vias públicas, calçadas e terminais).

Um planejamento de circulação é extremamente fundamental para que haja o deslocamento das pessoas até seus locais de trabalho já que, geralmente, há uma separação entre este e o local de moradia (principalmente das classes mais pobres), bem como das demais atividades necessárias à sua reprodução, o que implica em custos que, muitas vezes, não podem ser pagos, fazendo com que as pessoas busquem outras alternativas, como ir a pé ou de bicicleta.

Dentro desse contexto, nosso objetivo foi analisar a circulação urbana, com ênfase no transporte público, compreendendo este, como elemento mitigador das disparidades entre as mobilidades, das diferentes classes sociais, no espaço urbano iratiense. Essa análise vem ao encontro da necessidade permanente de planejamento da circulação e do transporte na cidade, de verificar as condições reais de acessibilidade, identificando as principais dificuldades dos cidadãos em seus mais diferenciados modos de locomoção.

Essas questões de acordo com Pereira (2006) correspondem ao fato do espaço urbano ser produzido, reproduzido e apropriado de acordo com os ditames da lógica capitalista e se encontrar cada vez mais segmentado socioespacialmente. Nesse sentido, a circulação e a mobilidade de pessoas, bens e mercadorias, nesse espaço, dão-se diferentemente, de acordo com os fatores econômicos, políticos e sociais.

Com relação à estruturação do transporte público, em Irati foi possível identificar um planejamento de transportes ineficiente aos propósitos da população usuária, pois as linhas são definidas pelo acúmulo de usuários de diversos bairros periféricos prejudicando os moradores que mais necessitam de transporte coletivo, tolhidos da acessibilidade nos bairros mais afastados do centro comercial e político da cidade acabam sendo marginalizados perante a sociedade, configurando uma questão de exclusão sócio espacial. A questão crucial dessa problemática está no direito à cidade, o qual “[...] não pode ser concebido como um simples direito de visita ou retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada”. (LEFEVBRE. 2001. p.117). Sendo assim o direito à cidade inclui obrigatoriamente o direito de mobilidade, acessibilidade aos serviços públicos e de infraestrutura, pois sem políticas eficientes de infraestrutura não se pode falar em cidadania.

De acordo com os apontamentos destacados, podemos avaliar a importância da mobilidade para o funcionamento do sistema urbano, bem como para a reprodução social, uma vez que os indivíduos necessitam realizar constantes deslocamentos para satisfazer necessidades referentes a essa reprodução. Sabemos, porém, que a efetivação dessa mobilidade nem sempre acontece de forma simples e adequada, estando relacionada com inúmeras determinações políticas, sociais e econômicas.

A princípio, para que as desigualdades na cidade tenham uma expectativa de minimização, é necessária uma inter-relação entre planejamento urbano, ordenação dos meios de transportes públicos e da circulação dos transportes privados, de modo que os cidadãos que residem em áreas mais afastadas não sejam demasiadamente prejudicados em seu direito de ir e vir, que estão cada vez mais caracterizadas pela diferenciação socioespacial. Com isso, faz-

se necessária a ação conjunta dos agentes envolvidos, ou seja, o poder público, o poder privado e a população.

Neste caso na cidade de Irati não só um bom planejamento urbano integrado é essencial, pois o poder público é o responsável na elaboração de leis que possibilitariam a minimização deste problema. Neste sentido o plano diretor enquanto principal lei municipal, deveria desempenhar papel fundamental no que tange à política urbana, visando a fluidez da circulação da cidade associado ao planejamento de transporte público no mesmo espaço urbano, se faz necessário um planejamento humano, favorecendo a formulação de novas políticas urbanas que atendam à todos sem privilegiar áreas que fornecem maior rentabilidade. Promovendo a inclusão social, neste sentido o governo local cumpriria com seu papel integrador.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, F. A. V; MORAIS, M. F; FERREIRA, D. L. Planejamento Urbano e transporte: Considerações sobre Uberlândia (MG). In: **Ensaio Geográficos**. 1 ed. Uberlândia: Linografia Editora e Arte LTDA, 2006.

**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS**. Disponível em: <<http://antp.org.br> - transporte-público>. Acesso: 25/09/2009.

BARTIECHEN, M. **Desigualdades socioespaciais no espaço urbano de Irati-PR: Os casos dos bairros Alto da Lagoa e Alto da Glória**. Monografia (Graduação em Geografia). Irati: Universidade Estadual do Centro-Oeste. 2010.

BOREATO, R. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. In: **Ciência & Ambiente** / Universidade de Santa Maria. UFSM. Santa Maria. (jul./dez. 2008). n. 37.

BORN, L. N; MOREIRA, P. M. S; SILVA, R. C. **Planejamento urbano e mobilidade**. Disponível em: <<http://www.ruaviva.org.br/mobilidade/index.html>>. Acesso em: 15/10/2008.

BRAGANÇA, L. S. **Do Planejamento da Circulação ao Microplanejamento Integrado**. Belo Horizonte. Dissertação (Mestrado). UFMG. 2005.

BRASIL. Lei nº 10.257 de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal estabelecem diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Estatuto da Cidade**. Brasília. 2001.

BRASIL. Lei nº 12.587, 03 de Janeiro de 2012. Instituiu as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências. **Política de Mobilidade Urbana**. Brasília. 2012.

CARLOS, A. F. A. **A (re) produção do espaço urbano**. São Paulo: editora da Universidade, 1994.

\_\_\_\_\_. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. Apresentando a metrópole na sala de aula. In: CARLOS, A. F. A, (org.). **A geografia na sala de aula**. São Paulo: Contexto, 2000.

\_\_\_\_\_. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.

\_\_\_\_\_. **O espaço Urbano: Novos Escritos sobre a cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007.

\_\_\_\_\_. **Aventura das cidades: ensaios e etnografias**. Rio de Janeiro: Editora. FGV, 2007.

CASTELLS, M. **O poder da identidade**. Tradução KlausBrandiniGerhardt. ed. 2. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CADERNO ESTATÍSTICO MUNICÍPIO DE IRATI. **Ipardes**, novembro 2011. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/cadernos/Montapdf.php?Municipio>. Acesso em: 02/12/2011.

CARVALHO, C. A. J. A contribuição do conceito de território para uma gestão socialmente justa da cidade / The contribution of territory concept for social fair management of the city. In: Garibe, Roberto; Capucci, Paulo. **Gestão local nos territórios da cidade: ciclo de atividades com as subprefeituras**. São Paulo. Secretaria das Subprefeituras, 2004.

CARVALHO, P. F; BRAGA, R. (org). **Estatuto da cidade: Política Urbana e Cidadania**. Laboratório de Planejamento Municipal (LPM), Deplan - IGCE – Unesp/ RC, 2000.

CASTHILO, R. C. Planejamento urbano e regional e o setor terciário social e econômico: Equipamentos de consumo coletivo de saúde e educação em Botucatu/ SP/ Brasil. In: **Revista Eletrônica Georaguaiá**. Barra do Garças-MT. v.1, n.2, p 52 - 68. agosto/dezembro. 2011.

COCCO, R. G. **Planejamento de transportes e estruturação urbana: possíveis contribuições da geografia para o planejamento dos transportes públicos**. Unesp. São Paulo. Disponível in: <http://egal2009.easyplanners.info/area05/5488>. Acesso: 14/07/2009.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2004.

\_\_\_\_\_. **Estudos sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

DAMIANI, A. L. **Geografia política e novas Territorialidades**. In: PONTUSCHKA, Nídia Nacib. OLIVEIRA. Ariovaldo Umbelino de (org). 3. Ed. São Paulo: Contexto, 2006

DIÁRIO DE GUARAPUAVA. Disponível em: <[www.diariodeguarapuava.com](http://www.diariodeguarapuava.com)>. Acesso: 16/08/2009.

DUARTE, C. F. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Prourb, 2006.

DUNHAM, J. A. **Planejamento de transporte: alguns aspectos metofológicos**. Disponível em: <<http://br.monografias.com/trabalhos-planejamentodetransporte>>. Acesso: 07/10/2009.

FARAH, A; GUIL, C; PHILIPPI, S. **Irati 100 anos**. Curitiba: Arte, 2008.

FERRARA, L. A. **Ver a cidade: cidade, imagem e leitura**. São Paulo: Nobel, 1988.

FERRARI, C. **Curso de planejamento municipal integrado: urbanismo**. Ed. 7. São Paulo: Pioneira, 1991.

FERREIRA, F. C. **Estudo preliminar sobre circulação urbana a partir das mudanças no sistema viário de Irati/PR**. Monografia (Graduação em Geografia). Irati: Universidade Estadual do Centro-Oeste. 2008.

FIGUEIRA, M. **Reflexões sobre Planejamento Urbano e Mobilidade**. Disponível em: <<http://revistas.ulusofona.pt/index.php/malhaurbana/article/viewFile/105/70>>. Acesso em: 22/10/2010.

GARCÍA, J. A. S. **Forma urbana y mercado de trabajo: accesibilidad al empleo, segregación residencial y paro**. 2003. Tese (Doctorado) - Departament d' Economia Aplicada, Universidad Autonoma de Barcelona, Barcelona.

GARNIER, J; CHABOT, G. **Tratado de Geografia Urbana**. Barcelona: Editorial Vicens-Vives, 1970.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. Tradução Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: EDUSP, 1993.

GUERRERO, R.S. P. **La relación entre estructura urbana y movilidad obligada residencia – trabajo**. Teoría, evidencia e implicaciones en el diseño de políticas: el caso de la región metropolitana de Barcelona. 2003. Treball de recerca. Universidade Autònoma de Barcelona, Barcelona.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 12. ed. Tradução Adail Ubirajara Sobral; Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 2003.

HAESBAEST, R. A multiterritorialidade do mundo e o exemplo da Al Qaeda. In: **Terra livre**. São Paulo: 2002.

IBGE. **Primeiros Dados do Censo 2010**. Disponível em: [http://www.censo2010.ibge.gov.br/primeiros\\_dados\\_divulgados/index.php?uf=41](http://www.censo2010.ibge.gov.br/primeiros_dados_divulgados/index.php?uf=41). Acesso em: 21/03/2012.

JORNAL FOLHA DE IRATI. **Acessibilidade: muito mais do que rebaixar calçadas**, quinta-feira, 1 de abril de 2010. Disponível em: <http://www.folhadeirati.com.br/noticias/noticia.asp?id=8840>. Acesso em: 21/03/2012.

JORNAL FOLHA DE IRATI. **Trânsito: Frota cresce em mais de 700 veículos em 6 meses** sexta-feira, 22 de julho de 2011. Disponível em: <http://www.folhadeirati.com.br/noticias/noticia.asp?id=12808>. Acesso em: 21/03/2012.

KERNICKI, E. Viação explica aumento na tarifa de ônibus. **Jornal Hoje Centro Sul**, 03 de agosto de 2011. Disponível em: <http://www.hojecentrosul.com.br/geral/viacao-explica-aumento-na-tarifa-de-onibus>. Acesso em: 21/03/2012.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LÉVY, J. Os Novos Espaços da Mobilidade. In: **Geographia**. Ano III; n. 6. Niterói, Jul-Dez, 2001. Publicação on-line em dezembro de 2004. Disponível em: [http://www.uff.br/geographia/rev\\_06/edicao6.htm](http://www.uff.br/geographia/rev_06/edicao6.htm). Acesso em: 28/07/2010.

LOBODA, C. R; PRADO, V. G. T. Os usos e não usos dos espaços públicos na cidade de Ituiutaba (MG). In: **Revista Eletrônica Georaguaia**. Barra do Garças-MT. v.1, n.2, p 52 - 68. agosto/dezembro. 2011.

LOBODA, C. R. Entre a acessibilidade e a mobilidade: uma análise das formas, usos e apropriação dos espaços públicos na Cidade de Guarapuava – PR. In: **XI Colóquio Internacional de Geocrítica**, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 2010.

LOPES JÚNIOR, W. M.; SANTOS, R. C. B. Reprodução do espaço urbano e a discussão de novas centralidades. In: **EGA-O Espaço Geográfico em Análise**, Vol. 19, 2010.

LOJKINE, J. **O Estado Capitalista e a Questão Urbana**. 2 ed. Tradução de Estrela dos S. Abreu. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MANFREDO, M. T. **Migração, produção do espaço urbano e desigualdades**: o caso de Hortolândia na Região Metropolitana de Campinas. São Paulo: UNICAMP. 2006. Disponível em: <http://www.abesp.org.br> Acesso: 27/07/2008.

MANOLO, (...). **Notas sobre o transporte coletivo no sistema capitalista**. 2005. Disponível em: <http://www.midiaindependente.org> Acesso: 18/09/2008.

MARX, K. **O Capital**: Crítica da Economia Política. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

MASSEY, D. **Pelo espaço**: uma nova política da espacialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008. 312 p.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br>. Acesso: 12/12/2011.

NUNES, O. A. **Transporte coletivo por ônibus**. Goiás: Cefet, 2007. Disponível em: <http://www.webartigos.com/articles/1995/1/trasporte-coletivo-por-onibus/pagina1.html>. Acesso: 13/02/2009.

OLIVEIRA, D. A. M. **Transporte coletivo em Presidente Prudente/SP**: Planejamento e acessibilidade na produção do espaço urbano. Presidente Prudente: Dissertação de mestrado – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e tecnologia, 2012.

ORNAT, M; SILVA, J. Deslocamento cotidiano e gênero: acessibilidade diferencial de homens e mulheres ao espaço urbano de Ponta Grossa – Paraná. **Revista de História Regional**. 12(1): 175-195, 2007.

ORREDA, J. M. **Irati**. Irati-PR: Edipar, 1974. V.2.

ORTEGA Y GASSET, J. **Meditação sobre a técnica**. 3 ed. Rio de Janeiro: Instituto Liberal, 1991.

PEREIRA, L. C. B. **Classe e estratos sociais no capitalismo contemporâneo**. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br>. Acesso: 28 de junho de 2012.

PEREIRA, S. R. **Percursos urbanos**: mobilidade espacial acessibilidade e o direito à cidade. Presidente Prudente: 2006 (Tese de doutorado).

PREFEITURA MUNICIPAL DE IRATI. **Plano Diretor municipal 2004-2008**. Irati, 2004.

\_\_\_\_\_. **Ruas centrais começam a receber recape asfáltico, quinta-feira 05 de maio 2005.** Disponível em: <http://www.irati.pr.gov.br/noticias/noticia.asp?id=203>. Acesso em: 22/05/2012.

\_\_\_\_\_. **Rotatórias integram planejamento global para melhorar infra-estrutura viária,** sexta-feira, 3 de fevereiro de 2006. Disponível em: <http://www.irati.pr.gov.br/noticias/noticia.asp?id=203>. Acesso em: 22 /05/2012.

\_\_\_\_\_. **Mudanças no trânsito de Irati ocorrerão neste final de semana,** quarta-feira, 2 de janeiro de 2008. Disponível em: <http://www.irati.pr.gov.br/noticias/noticia.asp?id=203>. Acesso em: 22/06/ 2012.

\_\_\_\_\_. **Stoklos lança Eixo de Integração “Linha Viva”.** 26 de junho de 2008. Disponível em: <<http://www.irati.pr.gov.br/noticias/noticia.asp?id=1659>>. Acesso: 22 de maio de 2012.

\_\_\_\_\_. **Placas de sinalização turística são implantadas em Irati,** segunda-feira, 20 de junho de 2011. Disponível em: <http://www.irati.pr.gov.br/noticias/noticia.asp?id=203>. Acesso em: 22 /06/2012.

\_\_\_\_\_. **Rua 15 terá outro trecho de sentido único.** 16 de fevereiro 2011. Disponível em: <http://home.radionajua.com.br/FM/noticia>. Acesso em: 22/06/2012.

\_\_\_\_\_. **Municipalização do trânsito aguarda deliberação de esferas superiores,** 03 de novembro de 2011. Disponível em: <http://home.radionajua.com.br>. Acesso em: 02/02/2012

ROLNIK, R. A lógica da desordem. In: **Le Monde Diplomatique Brasil.** 2008.

RUTKOVSKI, G. J; SILVA JUNIOR, R. F. Fragmentação urbana, (re)produção da cidade e evolução da mobilidade em Irati-PR:O exemplo dotransporte público. In: **Anais da VI Semana de Geografia de Irati.** Campuse Irati. V. 1 – Nº 4, 2010.

SABOYA, R. **O que é especulação imobiliária.** Disponível in: <<http://urbanidades.arq.br/2008/09/o-que-e-especulacao-imobiliaria>>. Acesso em: 27 de julho de 2010.

SANTOS, G. A. **Segregação socioespacial em Irati-PR: A Vila Raquel em questão.** Monografia (Graduação em Geografia). Irati: Universidade Estadual do Centro-Oeste. 2008.

SANTOS, M. **Manual de geografia urbana.**Tradução: Antônia DeaErdens, Maria Auxiliadora. São Paulo: Hucitec, 1981.

\_\_\_\_\_. **Espaço e método.** São Paulo: Nobel, 1997.

\_\_\_\_\_. **Técnica espaço tempo: globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo: Hucitec, 1998.

\_\_\_\_\_. **Por uma Geografia Nova.** São Paulo: Edusp, 2002.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira.** Edusp. São Paulo, 2005.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4 ed. SP. Editora Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, R. A. **O Transporte Público da Cidade de Irati-PR: Análise de Um Caso de Planejamento de Transporte.** (Impresso/Relatório de Iniciação Científica, 2009).

SILVA JUNIOR, R. F. **Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa.** Presidente Prudente: Tese (doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e tecnologia, 2009.

SOJA, E. **Geografias pós-modernas.** A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

SOUZA, C. B. G. **A contribuição de Henri Lefebvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia.** *Confins* [Online], 5 | 2009. Disponível em: <http://confins.revues.org/5633> . Acesso em: 05/01/2011.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana.** 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

\_\_\_\_\_. **O ABC do Desenvolvimento Urbano.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

\_\_\_\_\_. **Fobópole - o Medo Generalizado e Amilitarização da Questão Urbana.** Bertrand do Brasil. 2008.

SPOSITO, M. E. B. Espaços urbanos: territorialidades e representações. In: SPOSITO, E. S. (Org.) **Dinâmica Econômica, Poder e Novas Territorialidades.** Presidente Prudente: FCT/UNESP/GAsPERR, 1999.

\_\_\_\_\_. **Capitalismo e Urbanização.** 11 ed. São Paulo: Contexto, 2001.

TCHMOLA, R; SILVA JÚNIOR, R. F. **A produção do espaço urbano em Irati: o caso do bairro Alto da Glória.** In: Epistemologia(s) Contemporânea(s): Práticas de Ensino e Pesquisa em Geografia e Outros Saberes, 3, 2009, Irati: Unicentro. Anais V Semana de Geografia. Irati: 2009, p. 162-181.

**Transporte e Mobilidade Urbana.** Disponível em: [www.cidades.gov.br](http://www.cidades.gov.br). Acesso: 20/01/2012.

**TRANSIRATIENSE.** Disponível in: [www.transiratiense.com](http://www.transiratiense.com). Acesso: 13/07/2009.

TELLES, V. S. Pobreza e Cidadania: Figurações da Questão Social no Brasil Moderno. In: **Direitos Sociais – Afinal de que se trata?** Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

VALLE, L. F. **Transporte Público – O Martírio – Nosso de Cada Dia Ecoesfera.** Disponível em: <[http://www.blograizes.com.br/ transporte – público](http://www.blograizes.com.br/transporte-p%C3%BAblico)>. Acesso: 16/09/2009.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade:** análise das políticas. São Paulo: Annablume, 2001.

VÉRAS, M. P. B. **Por uma sociologia da exclusão social:** o debate com Serge Paugam. São paulo: EDUC, 1999.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** 2 ed. São Paulo: Studio Nobel, 2007.

## ANEXO

### Questionário de pesquisa

Entrevistado (a) Nome:

Características

Sexo: F( ) M( ).

Idade:

Estado civil:

Profissão:

Nº de filhos:

Renda familiar:

Local de residência:

Que tipo de meio de transporte utiliza?

Utiliza meio de transporte para quais atividades?

Sente se satisfeito com o serviço prestado em relação ao planejamento de transporte? ( ) sim ou ( ) não. Justifique sua resposta.

Como você classifica o planejamento da circulação urbana de Irati, em relação a infraestrutura centro-bairros? Justifique sua resposta.

( ) excelente ( ) bom ( ) ruim ( ) regular ( ) péssimo